

Observatorio Aéreo

Edición agosto 2025



ceav

Confederación Española
de Agencias de Viajes



Información aportada por

 **RECLAMATRAVEL**

Especial Lunas de Miel

El amor está en el aire... y con **Fly & Bag**,
tu tranquilidad también.



Porque tu luna de miel debe ser perfecta.

Solicita en tu Agencia de Viajes el servicio Fly & Bag para que ningún retraso aéreo o pérdida de maleta te arruine el momento. Este servicio Incluye: ✈️ Gestión prejudicial y judicial en caso de incidencia aérea, 💰 Hasta 600 € de compensación por persona 🕒 Y si tu maleta no aparece en 96h, 1.000 € sin papeleo ni preguntas. Consulta condiciones de aplicación en tu agencia de viajes.

Viaja feliz. Y que nada estropee tu luna de miel.

 **RECLAMATRAVEL**

Heathrow Desvela su Gigantesto Plan de Expansión: Una Tercera Pista Valorada en 56.000 M€ para Impulsar la Conectividad Británica



El aeropuerto londinense apuesta por el crecimiento a pesar de la oposición ecologista, prometiendo más rutas, mayor capacidad y una significativa contribución al PIB del Reino Unido.

El aeropuerto londinense de Heathrow ha presentado oficialmente un ambicioso y costoso plan de expansión y modernización, valorado en aproximadamente 49.000 millones de libras esterlinas (equivalentes a 56.350 millones de euros). El proyecto central de esta iniciativa es la construcción de una tercera pista, una infraestructura largamente debatida y esencial para el futuro crecimiento del aeropuerto.

Esta nueva pista, con financiación 100% privada, se espera que esté operativa en el plazo de una década y permitirá a Heathrow aumentar significativamente su capacidad para albergar más vuelos.

La expansión del aeropuerto promete una serie de beneficios tangibles. Según un comunicado emitido por Heathrow, el proyecto ofrecerá más rutas diarias, un incremento sustancial en las conexiones nacionales e internacionales, y una mejor selección de horarios de vuelos a los destinos más populares. Además, el aeropuerto asegura que los viajes serán más fiables y las tarifas potencialmente más económicas gracias a una mayor selección de aerolíneas que operarán en el aeropuerto. Las terminales se volverán más espaciosas y accesibles, y un nuevo diseño del aeródromo permitirá que los vuelos despeguen con mayor rapidez, optimizando la

eficiencia operativa.

Thomas Woldbye, consejero delegado de Heathrow, enfatizó la urgencia de esta expansión, señalando que el aeropuerto se encuentra actualmente "al límite de su capacidad", lo que, según sus palabras, va "en detrimento del comercio" del Reino Unido.

La finalización de estos planes de Heathrow se estima que impulsaría la economía del Reino Unido en un 0,43% del Producto Interior Bruto (PIB), subrayando el impacto económico que se espera de esta inversión.

Sin embargo, el proyecto no está exento de controversia. Aunque el Gobierno británico ha manifestado su respaldo a los planes para la tercera pista, la iniciativa choca frontalmente con la fuerte oposición de diversos grupos. Organizaciones ambientalistas, políticos y ciudadanos locales han expresado su preocupación por el impacto que la ampliación tendrá en el medio ambiente y en la calidad de vida de las comunidades cercanas.

El alcalde de Londres, Sadiq Khan, ha sido una de las voces críticas más prominentes, advirtiendo de un "grave impacto en el ruido, la contaminación atmosférica y el cumplimiento de nuestros objetivos de cambio climático".

La nueva infraestructura incluirá una tercera pista, denominada "Pista Noroeste", que se extenderá a lo largo de 3.500 metros de longitud. Este aumento en la capacidad de pista

permitirá a Heathrow manejar un mayor volumen de vuelos y pasajeros anualmente. Además de la pista, los planes contemplan una nueva terminal 'T5X', la ampliación de la Terminal 2, y la construcción de tres nuevas terminales satélite, lo que modernizará y expandirá la infraestructura existente.

En respuesta a las preocupaciones ambientales, Heathrow ha reafirmado su compromiso de alcanzar cero emisiones netas para 2050, presentando un plan viable para lograr este objetivo. También se han establecido metas específicas para la reducción de ruido y la mejora de la calidad del aire en las zonas circundantes al aeropuerto. Las propuestas incluyen más opciones y capacidad en el transporte público, como una mayor capacidad ferroviaria y rutas para caminar y andar en bicicleta, buscando reducir así el impacto local y ambiental.

Por consiguiente, este ambicioso plan de expansión de Heathrow se posiciona como una pieza clave para el futuro económico del Reino Unido y su conectividad global.

A pesar de los desafíos y la oposición, el aeropuerto confía en que su modernización, respaldada por un fuerte compromiso ambiental y una considerable inversión privada, permitirá al aeropuerto mantener su estatus como uno de los hubs aéreos más importantes del mundo, al tiempo que busca mitigar su huella ecológica.

EasyJet Impulsa su Oferta Aérea en España para el Verano de 2026 con Más de 6,3 Millones de Asientos



La aerolínea británica adelanta la venta de su calendario de vuelos, incluyendo un significativo aumento de plazas en rutas desde y hacia España, facilitando la planificación y acceso a tarifas competitivas.

EasyJet, la reconocida aerolínea de bajo coste, ha desvelado su ambiciosa programación de vuelos para el verano de 2026, marcando un paso estratégico hacia la anticipación de la demanda de viajes. En un anuncio clave para el mercado español, la compañía ha confirmado la inclusión de más de 6,3 millones de asientos distribuidos en más de 35.500 vuelos con origen o destino en el país. Esta expansión forma parte de una liberación más amplia que abarca más de 28,7 millones de asientos y 161.000 vuelos en toda su red europea.

La programación de estos vuelos se extiende entre el 15 de junio y el 13 de septiembre de 2026, coincidiendo estratégicamente con los meses de mayor demanda vacacional. Este lanzamiento temprano no solo permite a los viajeros planificar sus vacaciones con una antelación considerable, sino que también les ofrece la oportunidad de acceder a tarifas más competitivas, un factor crucial en la decisión de compra del consumidor. La política de precios dinámicos de easyJet a menudo recompensa las reservas anticipadas con las mejores ofertas disponibles.

Esta iniciativa se suma a recientes

anuncios de la aerolínea, como la apertura de ocho nuevas rutas para la temporada de invierno anterior, demostrando una estrategia de crecimiento continuado. Por tanto, easyJet busca consolidar su presencia en mercados clave como el español, donde la competencia entre las aerolíneas de bajo coste es intensa.

Entre las rutas que verán un incremento en la oferta de vuelos se encuentran conexiones vitales para el turismo y los negocios. Destacan los enlaces entre Barcelona y Ginebra, o con Lisboa, así como las rutas que conectan Madrid con Lisboa. Además, la compañía refuerza su presencia en destinos insulares populares, con más vuelos entre Ibiza y Milán, y entre Palma de Mallorca con Berlín y Ginebra, entre otras muchas.

Estas adiciones reflejan un esfuerzo por ofrecer una "gran variedad de opciones para disfrutar de escapadas urbanas, culturales o viajes de negocio," comentan desde la aerolínea, adaptándose a las preferencias y necesidades de cada viajero.

Sophie Dekkers, Chief Commercial Officer de easyJet, expresó el entusiasmo de la compañía por esta liberación de millones de asientos.

Subrayó que la medida permite a los clientes de toda su red, incluyendo el Reino Unido, asegurar tarifas de gran valor hacia sus destinos de ocio

más populares en Europa, el Norte de África y más allá. También mencionó la inclusión de rutas más lejanas como Cabo Verde y Georgia, junto con clásicos vacacionales como Faro, Palma, París, Alicante y Niza.

La expansión de easyJet en España con estos más de 6,3 millones de asientos adicionales sugiere un claro intento de la aerolínea de competir más directamente con el dominio de rivales como Ryanair en el mercado español, buscando cerrar la brecha en términos de capacidad ofrecida. A principios de 2025, easyJet transportó 4.2 millones de pasajeros desde y hacia España, una cifra considerablemente menor que la de sus principales competidores. Por consiguiente, este aumento en la oferta es un paso crucial para ganar cuota de mercado.

Asimismo, la aerolínea ha informado que easyJet holidays, su división de paquetes vacacionales, ofrecerá miles de opciones de vacaciones adicionales para el verano de 2026, incluyendo más de 8.000 hoteles y la posibilidad de plazas gratuitas para niños.

Esta integración de vuelos y paquetes subraya el objetivo de easyJet de proporcionar una solución de viaje completa y flexible, con opciones como depósitos reducidos y planes de pago a plazos sin comisiones, garantizando una planificación de vacaciones sin preocupaciones para sus clientes.

Ciberataque Masivo Paraliza Aeroflot y Causa Pérdidas Millonarias



Grupos proucranianos y bielorrusos reivindican la autoría de un "ataque histórico" que ha generado caos en la aerolínea rusa, revelando graves vulnerabilidades en su infraestructura digital y provocando cancelaciones masivas en plena temporada alta.

La aerolínea estatal rusa Aeroflot ha sufrido un ciberataque "sin precedentes" que ha desencadenado pérdidas millonarias y ha forzado la cancelación de más de 150 vuelos, sumiendo en el caos sus operaciones en plena temporada de verano. Este incidente, calificado de "alarmante" por el Kremlin, ha puesto de manifiesto la fragilidad de la infraestructura digital rusa frente a la guerra cibernética.

Según estimaciones iniciales, las pérdidas financieras solo en el día del ataque superaron los 250 millones de rublos (unos 3 millones de dólares), cifra que podría ascender a miles de millones al contabilizar los costes de restauración de la infraestructura informática, billetes no vendidos, y las compensaciones a pasajeros. Los problemas han persistido, afectando la capacidad de la aerolínea para reembolsar dinero o procesar nuevas reservas online.

Los grupos de hackers Silent Crow (proucraniano) y Cyberpartisans (bielorruso) han reivindicado la autoría del ataque. Estos grupos han afirmado haber permanecido en la red corporativa de Aeroflot durante aproximadamente un año, logrando descargar bases de datos del historial

de vuelos, tomar el control de ordenadores personales de empleados y, lo más crítico, destruir unos 7.000 servidores físicos y virtuales. Esta "operación a gran escala" buscaba causar un daño financiero significativo y la pérdida permanente de datos.

La portavoz de Cyberpartisans, Yuliana Shemetovets, declaró que "algunos datos se perdieron para siempre y se ha provocado un gran daño financiero, lo que también era objetivo de la operación". Asimismo, los datos robados se compartirán con investigadores y plataformas independientes para análisis. Desde el inicio de la guerra en Ucrania en 2022, el "régimen ruso" se ha convertido en objetivo de estos activistas, cuyo grupo lucha principalmente contra el gobierno bielorruso de Alexander Lukashenko desde 2020.

Los hackers han señalado que la vulnerabilidad de Aeroflot se debió a "descuidos en seguridad".

En particular, mencionaron que el director general, Serguéi Alexandrovski, no había cambiado su contraseña desde 2022 y que la empresa utilizaba sistemas operativos obsoletos como Windows XP (de 2003) y Windows 2003, lo que facilitó la infiltración.

En contraste, Alexandrovski había anunciado en 2024 una inversión de 28.000 millones de rublos (casi 340 millones de dólares) para renovar los sistemas informáticos y sustituir

productos extranjeros debido a las sanciones occidentales. No obstante, el ataque demuestra que estas medidas llegaron tarde o fueron insuficientes para proteger su infraestructura crítica.

El impacto inmediato del ciberataque incluyó la cancelación de un centenar de vuelos el lunes, y decenas más el martes desde el aeropuerto moscovita de Sheremétievo y con destino a la capital. Miles de pasajeros quedaron varados en los aeropuertos, enfrentando problemas para reprogramar vuelos o conseguir reembolsos, lo que ha generado frustración y ha dañado la reputación de la aerolínea. Aunque Aeroflot ha afirmado que su calendario se ha "estabilizado" con el 93% de los vuelos operando, la magnitud del ataque sugiere que la recuperación completa de sus sistemas podría llevar meses, incluso hasta un año, según expertos en ciberseguridad.

Por lo tanto, este incidente no solo representa un golpe económico y logístico para Rusia, sino que también sirve como una seria advertencia sobre la creciente amenaza de la ciberguerra en el conflicto actual. La exposición de vulnerabilidades tan críticas en una infraestructura estatal subraya la necesidad urgente de reforzar las defensas digitales, no solo en Rusia, sino a nivel global, para proteger los servicios esenciales y la confianza del público.

IAG Despega en el Primer Semestre de 2025: Beneficios se Disparan un 44% Superando los 1.300 Millones de Euros



La robusta demanda de viajes y una estrategia de transformación eficiente impulsan las ganancias del grupo, consolidando su posición y ampliando su flota.

International Airlines Group (IAG), el gigante aéreo que engloba a British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus y Level, ha presentado unos resultados financieros excepcionales correspondientes al primer semestre de 2025.

El holding anunció un beneficio neto de 1.301 millones de euros, lo que representa un espectacular incremento del 43,8% en comparación con los 905 millones de euros obtenidos el año anterior. Este crecimiento se produce en un escenario de demanda creciente, incluso con una ligera contracción en el número total de pasajeros transportados.

Los ingresos consolidados del grupo también experimentaron un sólido crecimiento, elevándose un 8% hasta alcanzar los 15.906 millones de euros.

El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales ascendió a 1.878 millones de euros, lo que supone un incremento del 43,5%. IAG comunicó esta información a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), evidenciando la solidez de sus cuentas.

Luis Gallego, consejero delegado de IAG, destacó que estos "sólidos" resultados semestrales son un claro reflejo de la resiliencia de la demanda de viajes a nivel global y del éxito rotundo de la política de transformación del grupo. Esta estrategia ha sido fundamental para mejorar su rendimiento financiero,

contribuyendo a un aumento del margen de explotación hasta el 11,8%.

En este semestre, un detalle financiero relevante fue el gasto de 50 millones de euros que IAG abonó a Globalia por la finalización de las negociaciones de adquisición de Air Europa. Aunque este desembolso fue significativo, no mermó la capacidad del grupo para generar ganancias sustanciales.

IAG transportó un total de 57,8 millones de pasajeros en los primeros seis meses del año, un ligero descenso del 0,7% respecto al año anterior. Sin embargo, esta disminución se vio compensada por el incremento de los ingresos por pasaje, que crecieron hasta los 13.771 millones de euros.

Esto sugiere una mayor rentabilidad por pasajero o un cambio hacia clases de viaje más lucrativas, como las premium, ya que la demanda se mantiene robusta en Norteamérica, Latinoamérica y Europa, pese a una "cierta debilidad" en clase turista con origen en Estados Unidos.

El desglose de los resultados por aerolínea muestra la fortaleza individual de cada componente del grupo. Iberia se destacó con un beneficio antes de partidas excepcionales de 564 millones de euros, una asombrosa mejora del 200%.

Sus ingresos totales ascendieron a 3.887 millones de euros (+11,4%). British Airways también reportó ganancias de 824 millones de euros antes de excepcionales, un incremento del 270%. Por su parte, Vueling registró un resultado positivo de 95 millones de euros, y Aer Lingus obtuvo un beneficio de 80 millones de euros (+71%).

En cuanto a la capacidad, IAG aumentó su oferta total en un 2,7%. Los asientos por kilómetro ofertado (AKO) también subieron un 2,7%, con un coeficiente de ocupación del 84,1%. Un factor clave que impactó positivamente en los resultados fue la caída del gasto en combustible, que disminuyó de 3.814 millones de euros a 3.523 millones de euros.

En el apartado de nuevos pedidos, IAG ha mostrado una clara apuesta por la modernización y expansión de su flota.

Durante el primer semestre, el grupo recibió 20 aviones y ejerció opciones de compra por otros 18 aeronaves.

Además, realizó pedidos firmes para 53 aviones adicionales (21 Airbus y 32 Boeing), que se entregarán entre 2027 y 2033. A 30 de junio de 2025, IAG acumulaba un impresionante total de 230 pedidos de aeronaves.

Las perspectivas para el conjunto del año 2025 se presentan muy favorables. IAG anticipa un crecimiento significativo del beneficio y una fuerte rentabilidad para los accionistas, a pesar del persistente escenario de incertidumbre geopolítica y macroeconómica.

La compañía ha avanzado que, a 29 de julio, ya tiene un 57% de su capacidad reservada para el segundo semestre, con unos ingresos en línea con los registrados el año anterior, lo que proporciona una base sólida para la segunda mitad del ejercicio. En resumen, IAG demuestra una notable capacidad de adaptación y crecimiento, consolidándose como uno de los líderes indiscutibles del sector aéreo mundial.

Tenemos una **solución** para cada tipo de cliente de **tu agencia de viajes.**



Garantía 100

Ideal para los clientes que viajan ligeros de equipaje.

Fly & Bag Protección

para los clientes que quieren viajar con total tranquilidad.

Protección Aérea

para aquellos clientes que viajaron sin Garantía 100 o Fly & Bag.



Solicita **condiciones especiales** de estos productos para tu agencia en el

+34 960 660 283



Lo que el radar no ve: curiosidades reales que han puesto en jaque a un vuelo

Pasajeros imprevisibles, animales fugados, errores humanos y dispositivos cotidianos que desatan el caos a 10.000 metros. Un recorrido real por los incidentes que alteran vuelos sin que el resto del pasaje llegue a enterarse.

Lo que no se ve desde el pasillo del avión

Todo parece estar en orden. El embarque ha terminado, los compartimentos están cerrados, los motores empiezan a rugir con su zumbido grave y constante.

Un auxiliar de vuelo recorre el pasillo ajustando cinturones mientras otro

cierra la puerta con ese sonido metálico que anuncia que ya no hay vuelta atrás.

Desde tu asiento, el mundo exterior se reduce a una ventanilla empañada y la familiar voz del comandante deseando buen viaje. Pero justo en ese instante, algo invisible —algo que nadie ve ni escucha— puede estar a punto de obligar a ese avión a regresar, retrasarse o desviarse de su destino.

Y no estamos hablando de una tormenta, una avería o una alerta de tráfico aéreo. Hablamos de una serpiente que se ha escapado de una caja mal cerrada en la bodega. De un pasajero que empieza a gritar sin motivo, convencido de que el avión va a estrellarse. De una batería portátil que comienza a humear bajo el asiento 24C.

De un bebé que está a punto de nacer a 10.000 metros de altitud. Ninguna de estas situaciones entra en el radar, pero

todas ellas han puesto en jaque a vuelos reales en los últimos años.

Mientras tú lees el menú de abordo o te acomodas con una manta, decenas de decisiones invisibles se están tomando en cabina, en la torre, en tierra. La seguridad aérea no solo depende de tecnología puntera o entrenamiento extremo, sino también de cómo se resuelven imprevistos que nunca deberían haber ocurrido.

Lo fascinante es que casi nunca nos enteramos. Cuando un vuelo aterriza sin novedad, damos por hecho que todo ha ido bien. La realidad es que a veces no ha ido “bien”, sino que ha sido gestionado con precisión quirúrgica para que tú no tuvieras que notarlo.

Este artículo es un homenaje a ese mundo invisible que permite que volar siga siendo, estadísticamente, el modo de transporte más seguro del planeta.

Pero también es una invitación a mirar más allá del respaldo de delante, porque detrás de cada vuelo aparentemente normal, puede esconderse una historia que merecería ser contada.

Pasajeros impredecibles: cuando el caos viaja en ventanilla

Las aerolíneas planifican cada vuelo con un nivel de detalle que roza lo obsesivo. Se calcula el peso exacto, se balancea el centro de gravedad, se controla la meteorología por capas y se repasa cada checklist de seguridad. Sin embargo, hay un factor que siempre escapa a cualquier algoritmo: el comportamiento humano. Y cuando este entra en escena de forma inesperada, todo lo demás puede tambalearse.

No hablamos de pasajeros maleducados ni de protestas por el tamaño del asiento. Hablamos de episodios que han obligado a pilotos a desviar un avión en pleno vuelo por la irrupción de una persona fuera de control.

En un vuelo Madrid-Cancún, por ejemplo, un hombre comenzó a proferir gritos sobre una conspiración global y a lanzar objetos por el pasillo, convencido de que alguien lo seguía. La tripulación intentó calmarlo, pero la situación escaló y se activó el código 7500: intento de interferencia ilícita.

El avión aterrizó de emergencia en las Azores. No había amenaza real, pero sí un desequilibrio emocional severo. En otra ocasión, una pasajera embarazada de ocho meses fingió un desmayo para obligar a la tripulación a realizar un aterrizaje de emergencia.

Lo logró. Pero al llegar al hospital, no solo descubrieron que estaba en perfecto estado de salud, sino que pretendía permanecer en suelo europeo para dar a luz y obtener nacionalidad para su futuro hijo. Casos como este han obligado a algunas aerolíneas a revisar sus protocolos para vuelos internacionales con embarazadas.

Por otro lado, existe un fenómeno menos conocido pero frecuente: el "air rage". La ira a bordo. No siempre implica violencia física, pero sí una pérdida de control emocional que compromete la seguridad.

A menudo, el detonante es mínimo: una disputa por el respaldo reclinado, una bebida que tarda en servirse, un niño que llora. Lo preocupante es que en un



entorno presurizado, con más de 200 personas encerradas en una cabina, el conflicto puede escalar rápidamente.

En estos casos, el comandante tiene potestad para ordenar la inmovilización del pasajero y, si lo considera oportuno, desviar el vuelo.

Estos episodios no son anecdóticos. Según datos de la IATA, uno de cada 568 vuelos comerciales en 2023 registró algún tipo de altercado con pasajeros, desde desobediencia leve hasta amenazas serias. La mayoría se resuelven con discreción, pero su impacto operativo y psicológico en la tripulación es considerable.

A veces, el caos no tiene rostro de villano. Puede presentarse como una persona vulnerable, desbordada por la ansiedad de volar o atrapada en una crisis de salud mental.

En esos momentos, la diferencia entre una anécdota y una amenaza real la marca la profesionalidad de la tripulación. Ellos son los primeros en detectar señales de alerta y los últimos en abandonar la calma.

Animales a bordo: ni en jaulas, ni en cuentos

Cuando un avión comercial despegua, lleva consigo maletas, historias... y a veces criaturas que nadie esperaba.

Aunque las regulaciones sobre el transporte de animales son cada vez más estrictas, la naturaleza —y el factor humano— siguen encontrando formas de sorprender. Lo que parece un

embarque rutinario puede convertirse en una odisea aérea cuando un animal decide salirse del guión.

Uno de los casos más llamativos ocurrió en un vuelo doméstico en Estados Unidos, cuando un gato escapó de su transportín y se refugió entre el cableado de los paneles superiores de la cabina.

La tripulación detectó movimientos extraños en los compartimentos y acabó localizando al felino gracias a sus maullidos.

El avión tuvo que permanecer en tierra más de tres horas hasta que un equipo técnico verificó que no había daños en los sistemas eléctricos.

El animal, ileso, fue entregado a su dueño... quien nunca supo cómo se abrió el cierre del transportín.

En otro incidente real, un vuelo con destino a Dubái tuvo que regresar a su aeropuerto de origen tras detectar movimientos irregulares en la bodega de carga.

Lo que parecía un problema mecánico era, en realidad, una serpiente que había escapado de su contenedor. El personal de mantenimiento la encontró enroscada cerca del tren de aterrizaje.

Este caso no fue el primero: aerolíneas como EgyptAir y Qatar Airways también han protagonizado episodios similares.

Incluso hubo un vuelo en Indonesia donde el reptil apareció entre los paneles del techo en mitad del trayecto, generando pánico entre los pasajeros.



Pero no hace falta que un animal sea peligroso para causar un problema serio.

Las aerolíneas permiten el transporte de mascotas, y en algunos casos incluso su presencia en cabina como animales de compañía. Sin embargo, cuando no están debidamente aseguradas, pueden convertirse en una fuente de distracción e incluso de riesgo.

Un perro suelto en un vuelo de Londres a Roma logró abrir una puerta de servicio mientras correteaba por el pasillo. Aunque la puerta no podía abrirse en vuelo por la presión, el susto provocó que varios pasajeros entraran en pánico, y hubo que tranquilizar a bordo con apoyo médico en destino.

Los animales también han provocado incidentes sin estar en el avión. En numerosos aeropuertos del mundo, los controladores han tenido que cancelar despegues o aterrizajes por la presencia de aves, zorros, ciervos o perros en las pistas.

En Barajas, por ejemplo, un vuelo intercontinental se retrasó más de una hora por la intrusión de una bandada de cigüeñas en la senda de aproximación.

En Canarias, la irrupción de gaviotas cerca del fuselaje ha provocado la revisión preventiva de motores, incluso cuando no ha habido colisión directa.

En todos estos casos, la respuesta suele ser rápida y eficaz. Las tripulaciones están entrenadas para actuar ante imprevistos biológicos con el mismo rigor que ante una turbulencia. Los aeropuertos cuentan con protocolos de fauna, barreras perimetrales y

tecnología de disuasión acústica o lumínica. Pero la naturaleza, como bien sabe la aviación, nunca firma convenios de previsibilidad.

Por otra parte, existe un debate creciente sobre los llamados “emotional support animals” (animales de apoyo emocional), que en algunos países pueden volar junto a sus dueños con una simple justificación médica.

El sistema ha sido objeto de abuso en algunos casos, con pasajeros que han intentado subir a bordo con pavos, cerdos e incluso ardillas voladoras, alegando razones psicológicas.

Varias aerolíneas han endurecido sus políticas tras estos episodios, exigiendo documentación más rigurosa y limitando el acceso a ciertas especies.

Aunque estas historias puedan parecer anecdóticas o graciosas, lo cierto es que detrás de cada una de ellas hay un equipo operativo que trabaja para que el vuelo continúe con seguridad. Porque incluso un gato escondido en la bodega puede provocar una desviación de miles de euros... y de millones de minutos de retraso acumulado en la red aérea.

Errores humanos: un solo clic que cambia el rumbo

En la era de la automatización, puede parecer que los aviones prácticamente vuelan solos. Pero esa es una verdad a medias.

Si bien gran parte de la navegación aérea se gestiona hoy mediante sistemas ultratecnológicos, todavía hay decisiones que dependen, en última instancia, del juicio y la precisión humana.

Y cuando el más mínimo error se cuela en una cabina de mando, el impacto puede escalar a niveles que nadie anticipaba.

Uno de los casos más ilustrativos tuvo lugar en 2015, cuando un Airbus A320 de una conocida aerolínea europea despegó de Lisboa rumbo a Dakar.

En lugar de ingresar las coordenadas correctas del plan de vuelo, la tripulación introdujo por error los valores de latitud y longitud invertidos en el FMS —el sistema informático de gestión del vuelo—.

El avión comenzó a desviarse gradualmente hacia el oeste del Atlántico, sin que nadie lo notara en los primeros minutos. Fue el sistema de vigilancia aérea del control oceánico quien detectó la anomalía y solicitó un cambio de rumbo urgente.

No hubo víctimas, ni peligro inminente, pero el error llevó a una investigación interna y a una revisión de los protocolos de introducción manual de datos.

Por sorprendente que parezca, el FMS no siempre corrige al piloto. Confía en que lo que se le introduce es lo que debe hacer. Basta una coma mal colocada o una interpretación ambigua de un código de navegación para generar una ruta equivocada.

Este tipo de errores, conocidos como “data entry issues”, han sido motivo de alerta por parte de la EASA, que ha instado a las aerolíneas a reforzar la formación sobre codificación manual, especialmente entre los primeros oficiales más jóvenes.



Otro caso relevante fue el de un vuelo entre Ámsterdam y Johannesburgo, en el que se programó una altitud de crucero de 33.000 pies cuando el avión debía ascender a 38.000.

Al no seguir el perfil de ascenso previsto, el aparato entró en una zona de tráfico cruzado que no estaba coordinada, lo que obligó a los controladores a activar maniobras evasivas en un radio de 50 millas náuticas para evitar conflictos con otros vuelos.

El error no fue deliberado ni malintencionado, pero bastó una lectura incorrecta de un documento para poner en jaque a todo un segmento del espacio aéreo.

Tampoco escapan a la estadística los olvidos rutinarios. En un vuelo corto dentro de Brasil, los pilotos olvidaron retirar los bloqueadores de los alerones antes del despegue.

Estos dispositivos, colocados para evitar daños en tierra por viento fuerte, deben retirarse durante la preparación del avión. Al despegar, el aparato mostró inestabilidad en el control lateral y fue necesario regresar de inmediato.

La investigación posterior reveló que la tripulación había sido interrumpida durante la inspección pre-vuelo y reanudó el procedimiento desde un punto avanzado, omitiendo esa verificación.

Estos episodios, aunque infrecuentes, evidencian que la carga cognitiva en cabina es altísima. Los pilotos deben gestionar cientos de variables, coordinar con la torre, interpretar información en tiempo real y mantener la concentración durante horas.

Un solo segundo de distracción, una llamada inoportuna, un cambio de última hora mal comunicado... y el engranaje perfecto se desequilibra.

Por fortuna, la aviación moderna está diseñada para protegerse incluso de sí misma. Los sistemas redundantes, las comunicaciones cruzadas y los informes voluntarios de seguridad permiten identificar errores antes de que escalen.

A diferencia de otros sectores, donde el fallo humano se oculta o se castiga, en la aviación se estudia, se documenta y se comparte. Porque el error no es un enemigo a eliminar, sino una variable a comprender.

También es importante destacar que estos incidentes no son exclusividad de los pilotos. El personal de mantenimiento, los técnicos de tierra, los planificadores de vuelo y hasta los encargados de repostar combustible pueden verse involucrados en errores operativos.

En una ocasión, un avión con destino a Islandia despegó con miles de litros de queroseno tipo Jet A cuando requería Jet A1 —una variante específica para climas

fríos—. El resultado fue una congelación parcial del combustible en la fase de crucero, que obligó a un descenso rápido y un aterrizaje no previsto. El fallo fue rastreado hasta una confusión en el etiquetado del depósito.

Lo que estos ejemplos nos enseñan es que, en aviación, ningún detalle es menor. Cada tecla, cada número, cada gesto tiene un peso específico en la cadena de seguridad. Y por eso, a pesar de todo, seguimos confiando en que las personas —formadas, entrenadas y evaluadas— seguirán siendo la mejor garantía para que volar siga siendo tan seguro como extraordinario.

Tecnología en tu mochila: peligros invisibles en objetos cotidianos

A primera vista, un vuelo moderno es una exhibición de confort y conectividad. Cientos de dispositivos electrónicos viajan encendidos o en modo avión, desde smartphones y tablets hasta ordenadores portátiles, ebooks y auriculares inalámbricos.

Cada pasajero parece llevar consigo una pequeña extensión de su vida digital. Sin embargo, lo que muchos ignoran es que entre esos objetos comunes —tan familiares y funcionales— se esconde una fuente real de incidentes aéreos: las baterías de litio.

Las aerolíneas lo advierten antes de cada vuelo: está prohibido facturar baterías externas y dispositivos con



baterías de alta capacidad. El motivo no es burocrático, sino preventivo. A diferencia de otras fuentes de energía, el litio puede entrar en combustión espontánea si sufre un golpe, se perfora o simplemente se recalienta. Y cuando eso ocurre a 10.000 metros de altitud, la respuesta tiene que ser inmediata.

Uno de los incidentes más recientes ocurrió a bordo de un vuelo que cubría la ruta entre Seúl y Los Ángeles. A los pocos minutos de despegar, una batería portátil comenzó a arder bajo un asiento en clase turista.

El humo llenó la zona en segundos, desatando el pánico. Afortunadamente, la tripulación logró contener el fuego con un extintor específico para incendios eléctricos, y el avión continuó su trayecto sin desviarse. El artefacto, adquirido por internet, carecía de homologación CE o certificación de seguridad.

Este no es un caso aislado. Según la FAA, entre 2006 y 2023 se registraron más de 400 incidentes relacionados con baterías de litio en vuelos comerciales.

La mayoría no pasaron de un susto, pero algunos obligaron a aterrizajes de emergencia o evacuaciones completas.

El problema es tan serio que muchos aeropuertos han instalado detectores térmicos en las zonas de embarque, y algunas compañías asiáticas obligan a declarar los powerbanks antes de subir al avión.

Pero las baterías no son los únicos riesgos electrónicos. En otra ocasión,

un pasajero decidió improvisar un “amplificador WiFi” conectando varios dispositivos portátiles a una antena casera. El resultado fue una interferencia con los sistemas de a bordo, detectada por la tripulación cuando la señal del sistema de entretenimiento comenzó a fallar en todo el avión.

Aunque no hubo peligro real, la situación generó inquietud y el vuelo tuvo que ser revisado al aterrizar para descartar daños mayores.

También se han documentado incidentes provocados por tablets encajadas entre asientos que, al activarse accidentalmente, provocan sobrecalentamientos o incluso cortocircuitos.

Un modelo concreto de ordenador portátil fue vetado temporalmente por varias aerolíneas tras detectarse que su batería podía inflarse y arder sin previo aviso. Y en vuelos con alta densidad de pasajeros, cualquier chispa puede multiplicar su efecto si no se actúa de forma inmediata.

Frente a este tipo de riesgos, las aerolíneas han reforzado su protocolo. Los tripulantes reciben formación específica para reconocer signos de combustión incipiente y actuar con rapidez. Los carros de servicio incluyen mantas ignífugas, extintores especiales y bolsas metálicas donde encerrar un dispositivo defectuoso. En muchos casos, el éxito de la intervención depende del ojo entrenado de un auxiliar de vuelo que detecta algo extraño antes que el resto de pasajeros.

Para el viajero, la responsabilidad también es clara. No se trata de alarmismo, sino de conciencia. Verificar que el powerbank que llevamos está certificado. Apagar del todo los dispositivos cuando se nos indique.

Evitar cargar aparatos en enchufes inestables. No forzar un cargador dañado o manipular una batería.

Detalles pequeños que, sin saberlo, pueden evitar un incidente a gran escala.

Lo paradójico es que muchas de estas situaciones ocurren sin que la mayoría de los pasajeros se entere. La tripulación actúa en silencio, con discreción, minimizando el estrés colectivo. El avión sigue volando, el café sigue sirviéndose, y todo parece en calma... cuando en realidad alguien ha tenido que actuar con nervios de acero y protocolos muy precisos para evitar lo que podría haber sido una emergencia.

La tecnología es maravillosa. Nos conecta, nos entretiene, nos guía. Pero también debe ser tratada con el respeto que merece. Porque en un entorno como un avión, donde todo está calibrado al milímetro, incluso el objeto más cotidiano puede desencadenar una cadena de eventos que ningún radar anticipa.

El equipaje también habla: lo que las maletas ocultan

Los pasajeros suelen ver el equipaje como una extensión de su cuerpo, una especie de cápsula personal que transporta ropa, recuerdos, gadgets y, a



veces, secretos. Lo facturan y lo olvidan hasta que reaparece, con suerte intacto, en la cinta de destino. Sin embargo, desde la perspectiva operativa, cada maleta es un objeto potencialmente sensible. Y, en no pocas ocasiones, lo que hay dentro de ella ha alterado el rumbo de un vuelo mucho más de lo que imaginamos.

Los protocolos de seguridad aérea actuales permiten detectar explosivos, armas y sustancias peligrosas con notable eficacia. Pero existen zonas grises, objetos ambiguos, mal declarados o mal identificados, que escapan a los filtros automatizados y obligan a actuar con cautela.

En un vuelo entre Estambul y Berlín, el personal de carga detectó ruidos procedentes de una maleta durante el traslado a la bodega. Al abrirla, encontraron un pequeño dron activado por error, cuyas hélices giraban dentro del compartimento. No causó daños, pero sí provocó un retraso de 2 horas mientras se inspeccionaba la bodega completa en busca de objetos similares.

En otro caso, un pasajero con conocimientos de medicina transportaba instrumental quirúrgico —agujas, bisturís, tubos— sin declararlo como material médico. Al pasar por el escáner de seguridad, los objetos generaron alertas por su forma y densidad, lo que derivó en la evacuación parcial de la terminal.

La investigación determinó que no existía amenaza real, pero la falta

de información clara al facturar el contenido provocó un protocolo de emergencia que afectó a más de 400 pasajeros.

Lo mismo ocurre con productos químicos aparentemente inocuos. Un vuelo con destino a Santiago de Chile tuvo que aterrizar de emergencia en Lima cuando se detectó un fuerte olor en cabina. Tras evacuar a los pasajeros, se descubrió que una botella de desinfectante industrial, mal cerrada en una maleta, se había derramado y sus vapores se habían filtrado a través del sistema de climatización. El pasajero que la transportaba lo hacía con fines legítimos, pero no había informado del contenido, y el producto estaba prohibido en transporte aéreo por su alta volatilidad.

También existen los casos extremos, como el de un viajero que intentó trasladar restos óseos humanos —heredados de un familiar fallecido— envueltos en plástico, sin permisos oficiales ni declaración. El hallazgo provocó la inmovilización del avión durante seis horas en Ciudad de México, hasta que un forense pudo certificar que no se trataba de un delito.

Estos episodios, aunque raros, no son tan insólitos como parecen. La globalización, las diferencias culturales y la falta de información generan malentendidos que pueden escalar hasta niveles insospechados.

Pero no todo lo sospechoso es humano. En 2022, un vuelo desde Bangladés con escala en Dubái fue desviado a Doha por

una alerta de seguridad en bodega. Al inspeccionar el avión, se encontraron varias aves vivas escondidas en cajas de cartón, envueltas en mantas. Se trataba de un intento de tráfico ilegal de especies exóticas.

La tripulación había notado ruidos extraños durante el vuelo, pero no fue hasta el aterrizaje que se descubrió la causa. El incidente llevó a sanciones al pasajero, a la aerolínea por no detectar la irregularidad, y a una revisión de sus procesos de control de carga.

Estas historias no pretenden demonizar al pasajero ni sembrar desconfianza.

Más bien al contrario: muestran hasta qué punto la operación aérea es un equilibrio milimétrico en el que cada elemento —incluida una maleta— puede inclinar la balanza. De ahí que el personal de tierra desempeñe un papel tan crítico como el de los tripulantes.

Ellos son quienes detectan lo que el escáner no interpreta, quienes levantan la ceja ante una caja mal cerrada, quienes dan la voz de alarma cuando algo no encaja.

Lo curioso es que muchos de estos incidentes no aparecen en las noticias. Ocurren en silencio, se resuelven a tiempo, se documentan internamente y se traducen en ajustes normativos, circulares internas o mejoras en el proceso de facturación. Y así, mientras tú recoges tu maleta sin recordar lo que metiste en el bolsillo lateral, alguien más ha garantizado que ese equipaje no causara un problema mayor.

Porque, en definitiva, las maletas también hablan. Lo hacen sin palabras, pero con contenido. Y en el mundo de la aviación, el contenido siempre importa.

El milagro —y el dilema— de nacer en el aire

Pocas cosas pueden igualar la emoción y la imprevisibilidad de un parto a bordo de un avión. Lo que empieza como un viaje más se transforma, de un momento a otro, en un acontecimiento único y profundamente humano.

Sin embargo, detrás de cada bebé nacido en el aire hay una sucesión de decisiones críticas, responsabilidades compartidas y, en muchas ocasiones, una incómoda pregunta legal: ¿de dónde es este niño?

No se trata de una ocurrencia romántica ni de un hecho aislado. Según datos de la IATA, cada año se registran entre 2 y 5 partos a bordo en vuelos comerciales, aunque la cifra real podría ser mayor debido a que muchas aerolíneas no hacen públicos estos datos.

En la mayoría de los casos, las madres niegan estar en fases avanzadas de gestación o desconocen el estado exacto de su embarazo, lo que complica la aplicación de restricciones de embarque.

La consecuencia puede ser un parto en condiciones poco idóneas, en pleno vuelo, con una tripulación no médica y a cientos de kilómetros del hospital más cercano.

En uno de los casos más mediáticos, una pasajera dio a luz a bordo de un vuelo entre Doha y Manila, con la ayuda de una doctora que viajaba como pasajera y varios tripulantes que improvisaron una sala de partos en la parte trasera del avión.

El bebé nació sano, el avión continuó hasta destino y, días después, se abrió un debate en redes sociales: ¿tenía nacionalidad filipina, catari o del país cuyo espacio aéreo sobrevolaban en el momento exacto del parto?

La respuesta no es simple. La nacionalidad de un bebé nacido en vuelo depende de múltiples factores: el país donde está registrada la aerolínea, la nacionalidad de los padres, el espacio aéreo donde ocurre el nacimiento y, en algunos casos, los acuerdos bilaterales entre Estados. Hay países que otorgan la nacionalidad automática



si el nacimiento ocurre dentro de sus fronteras o bajo su jurisdicción aérea (ius soli), mientras que otros la condicionan a la nacionalidad de los progenitores (ius sanguinis). En definitiva, cada caso se analiza por separado, y puede incluso derivar en un proceso diplomático.

Pero más allá del dilema jurídico, lo que importa es la seguridad del proceso. Un parto en vuelo requiere sangre fría, recursos mínimos y una rápida toma de decisiones. Los aviones comerciales no están equipados para atender un nacimiento.

Pueden contar con un botiquín ampliado, alguna medicación básica, mantas térmicas y guantes estériles, pero nada parecido a un entorno médico adecuado. Si hay un sanitario a bordo, se convierte automáticamente en la persona de mayor autoridad médica.

La tripulación, por su parte, recibe formación básica para asistir partos, pero su prioridad es garantizar la seguridad del resto de los pasajeros. No todos los casos terminan bien.

En un vuelo de larga distancia entre París y São Paulo, una mujer entró en trabajo de parto prematuro sin que nadie supiera que estaba embarazada.

El bebé nació con complicaciones respiratorias y, aunque el comandante realizó un aterrizaje de emergencia en Dakar, el menor falleció horas después.

La investigación reveló que la mujer había embarcado con documentación falsa y sin historial médico verificable. El caso abrió una fuerte controversia

en Europa sobre el control real de embarazadas en vuelos internacionales.

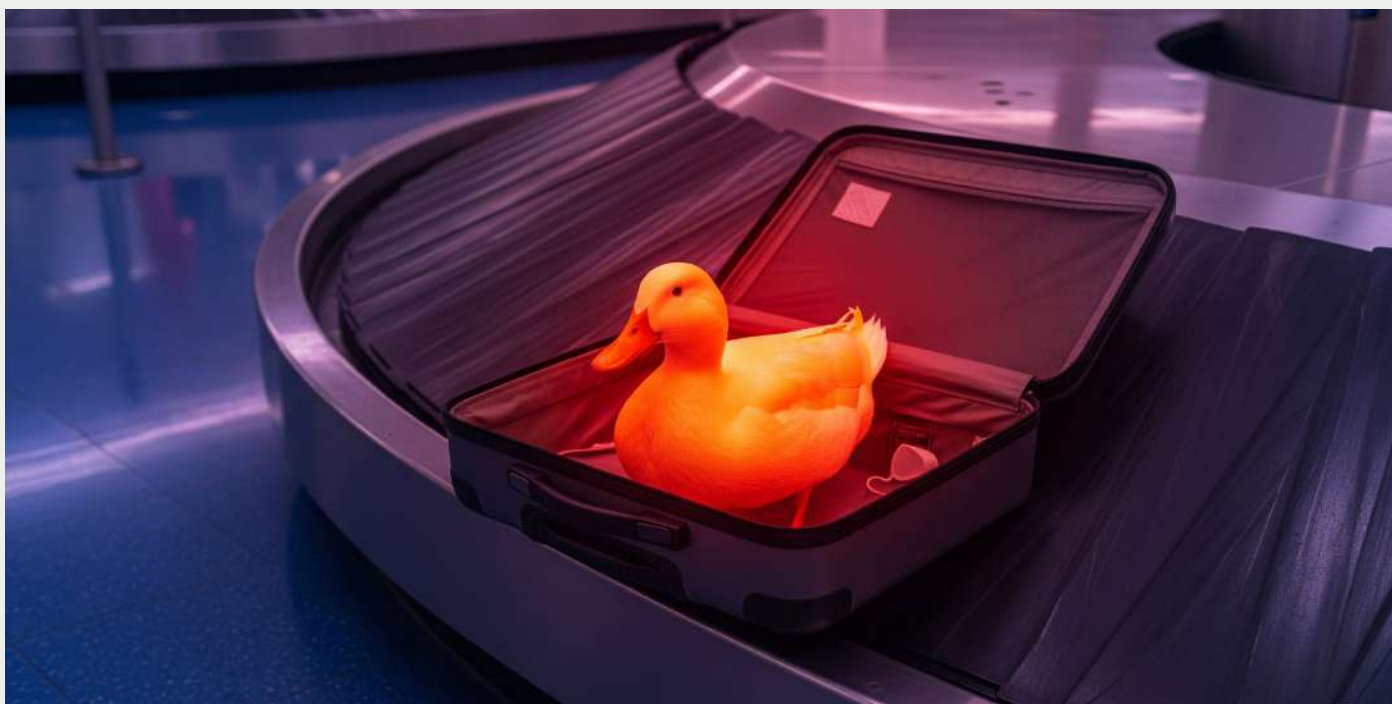
Por ello, muchas aerolíneas han optado por endurecer sus políticas de embarque para mujeres embarazadas.

A partir de la semana 28, se suele exigir un certificado médico que acredite que el embarazo no presenta riesgos. Pasadas las 36 semanas, la mayoría prohíbe el embarque salvo en situaciones excepcionales.

Sin embargo, estas normas no siempre se cumplen, y algunos viajeros logran eludir los controles con ropa holgada, declaraciones engañosas o embarques en tránsito donde el chequeo sanitario es más laxo.

A pesar de todo, los nacimientos en vuelo siguen generando una cierta fascinación colectiva. Hay bebés que han recibido pasajes gratuitos de por vida, regalos de la aerolínea o incluso se han convertido en pequeños personajes públicos en sus países. Pero en la práctica, para la compañía aérea, un parto a bordo es una situación crítica: implica un posible aterrizaje no programado, un parte médico internacional, una desviación operativa y un riesgo legal.

Al final, más allá del simbolismo, el nacimiento de un niño a bordo nos recuerda que, incluso en un entorno ultra regulado y tecnificado como el de la aviación, la vida encuentra caminos inesperados. Y que el cielo, por más previsible que parezca, también es escenario de milagros... y de dilemas.



Lecciones del caos: lo que cambia después de cada incidente

En el imaginario colectivo, la seguridad aérea se asocia a normas rígidas, procedimientos inamovibles y sistemas milimétricamente estructurados. Pero la realidad es mucho más dinámica.

Cada incidente, por pequeño que sea, se convierte en una oportunidad para revisar, ajustar y mejorar. En aviación, nada se da por sentado: todo se analiza, se documenta y, si es necesario, se transforma.

Los errores humanos, las anomalías técnicas y las situaciones inesperadas no terminan en el momento en que el avión aterriza. Al contrario, ahí es donde empieza otra fase: la del análisis posterior.

Cada compañía cuenta con departamentos específicos de seguridad operacional (Safety) y de gestión del riesgo, cuyo trabajo es revisar cada detalle del suceso y emitir recomendaciones internas. Desde cómo se guardan los objetos personales en cabina hasta qué tipo de etiqueta se coloca en un transportín de mascotas, todo puede ser revisado a la luz de un episodio real.

Uno de los grandes logros de la aviación comercial ha sido su capacidad para aprender del fallo sin necesidad de que haya consecuencias trágicas. A diferencia de otros sectores, donde se tiende a minimizar o encubrir los

errores, en este ámbito se promueve activamente la cultura del "just culture": un entorno donde los profesionales pueden reportar errores o debilidades del sistema sin miedo a represalias. Esto permite que muchos problemas potenciales se detecten antes de que escalen.

Un ejemplo significativo fue el cambio en los protocolos de transporte de baterías externas tras una serie de incidentes menores reportados por tripulaciones. Aunque ninguno provocó una emergencia grave, el patrón era claro: sobrecalentamientos, mal uso y materiales no certificados.

En cuestión de meses, varias aerolíneas revisaron sus instrucciones a bordo, actualizaron sus listas de objetos prohibidos y comenzaron a ofrecer información más detallada durante el embarque.

También se han producido ajustes en los sistemas de detección de fauna en aeropuertos tras incidentes con aves u otros animales. En algunos hubs europeos, se han implementado drones disuasorios, luces pulsadas o barreras ultrasónicas para alejar a las especies más frecuentes.

Estos recursos no existían hace apenas cinco años, pero han surgido como respuesta directa a sucesos documentados.

A nivel de formación, muchas aerolíneas han incluido en sus programas de

entrenamiento módulos específicos para atender partos en vuelo, manejar situaciones de pánico colectivo o contener a pasajeros alterados sin recurrir a la violencia.

Se trabaja con simulaciones, role playing y manuales revisados que recogen experiencias reales y actualizadas. No es teoría: es pura realidad operacional transformada en aprendizaje.

Incluso los objetos cotidianos que llevan los pasajeros han influido en el rediseño de ciertos elementos del avión.

Las nuevas generaciones de asientos, por ejemplo, incorporan compartimentos cerrados para dispositivos electrónicos, precisamente para evitar que se deslicen o queden atrapados bajo los cojines, donde pueden sobrecalentarse sin que nadie lo note.

Es un detalle técnico que tiene su origen en un cúmulo de incidentes documentados en vuelos comerciales.

Detrás de cada protocolo que hoy parece rutinario hay una historia que lo hizo necesario. Un fallo que obligó a pensar.

Un suceso que no debía repetirse. Y aunque la mayoría de los viajeros jamás lo sabrán, su seguridad mejora cada día gracias a esa vigilancia permanente sobre lo imprevisto.

En definitiva, volar es seguro no porque no pasen cosas, sino porque cuando pasan, se aprende. Y ese aprendizaje



se convierte en nueva norma, en mejor procedimiento, en formación más afinada. El caos no se puede evitar del todo, pero sí se puede convertir en el mejor maestro. Y en eso, la aviación va varios pasos por delante de otros sectores.

¿De verdad fue solo un vuelo tranquilo?

Cuando el avión aterriza y rueda hasta la terminal, hay una sensación generalizada de rutina cumplida. Los pasajeros recogen sus pertenencias, apagan sus dispositivos, se despiden sin mirar a nadie y vuelven al suelo como si nada hubiera pasado.

Desde fuera, ha sido un vuelo más. Uno de tantos. Un trayecto más que desaparece en el ruido blanco de la estadística. Pero para quienes conocen lo que ocurre detrás del telón, ese vuelo puede haber sido cualquier cosa menos trivial.

Tal vez hubo un niño que estuvo a punto de nacer entre las filas 28 y 29. O un perro que logró abrirse paso hasta la cocina de la parte trasera.

Quizás un auxiliar de vuelo se enfrentó a su primer fuego incipiente o un primer oficial corrigió a tiempo un dato mal introducido. Puede incluso que alguien, sin saberlo, transportara en su maleta un objeto que activó todos los sensores de seguridad antes de despegar. Y, sin embargo, nada de eso llegó a saberse. El avión llegó, la puerta se abrió y el mundo siguió girando.

Ese es, precisamente, el milagro silencioso de la aviación moderna. Que casi todo lo que sucede queda fuera de la percepción del pasajero.

Que los incidentes se resuelven antes de que escalen. Que el riesgo se neutraliza sin ruido ni drama.

Que las decisiones más difíciles se toman mientras tú miras una película, hojeas una revista o cabeceas contra la ventanilla.

Es fácil olvidar que cada vuelo implica la coordinación de cientos de personas: desde quien revisa el tren de aterrizaje antes del embarque hasta quien calcula el peso de carga, pasando por quien detecta una maleta sospechosa, quien gestiona un conflicto a bordo o quien, en

pleno vuelo, resuelve una emergencia sin alterar una sola palabra del anuncio de megafonía.

Y por eso hemos escrito este artículo. No para alarmar, ni para alimentar mitos, sino para reconocer el trabajo invisible de un ejército que pilota cada vuelo más allá del radar.

Un ejército formado por técnicos, tripulantes, controladores, operativos, gestores, formadores y, sí, también por pasajeros que, sin quererlo, se convierten a veces en protagonistas involuntarios del caos.

Así que la próxima vez que bajes del avión, quizá merezca la pena detenerte un segundo. Mirar atrás. Pensar en todo lo que pudo haber pasado y no pasó. Y agradecer, aunque sea en silencio, que volar siga siendo una coreografía de precisión, humanidad y adaptación constante.

Porque si el vuelo fue tranquilo, no fue por casualidad. Fue porque alguien —o muchos— lo hicieron posible. Incluso cuando lo más difícil fue precisamente que tú no lo notaras.

La Mesa del Turismo Condena la "Hiriente" Subida de Tasas de Aena: Peligra la Competitividad de España



El sector turístico español estalla ante el incremento del 6,5% en las tarifas aeroportuarias para 2026, advirtiendo de un impacto negativo directo en los precios de los billetes y la posición competitiva del país.

La Mesa del Turismo de España ha emitido una contundente condena al anuncio del gestor aeroportuario Aena de incrementar las tarifas aeroportuarias en un 6,5% a partir de 2026.

Esta medida ha provocado una reacción en cadena en todo el sector turístico, que advierte de consecuencias nefastas tanto para el precio final de los billetes como para la competitividad global de los aeropuertos y el propio destino España.

La asociación considera que la subida es "desproporcionada e injustificada", un "afán meramente lucrativo" por parte de Aena.

Juan Molas, presidente de la Mesa del Turismo, no dudó en calificar de "hiriente" la propuesta de Aena. Su indignación se fundamenta en los sólidos resultados financieros del gestor aeroportuario, que reportó un beneficio neto de más de 893 millones de euros en el primer semestre de 2025, lo que representa un aumento del 10,5%.

Además, Aena cerró el año 2024 con una ganancia récord de 1.934 millones de euros. "Que el gestor aeroportuario, tras haber reportado tales beneficios, defienda un incremento de sus tarifas tan excesivo y que a la postre repercutirá en la competitividad de España como destino turístico, es hiriente," sentenció Molas, reflejando el sentir general del sector.

La postura de la Mesa del Turismo secunda la ya manifestada por otras entidades clave, como la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) y las propias aerolíneas, que fueron las primeras en expresar su rechazo frontal a la subida.

Coinciden en que encarecer los viajes en un momento en que la inflación ya es una preocupación, va en contra de los intereses de la industria y del consumidor.

Los representantes del turismo insisten en que este aumento de tarifas carece de justificación. Argumentan que la medida contradice la política de reducción o congelación de tasas que ha prevalecido durante la última década, una política impuesta por Ley (18/2014) y no por iniciativa de Aena.

Sin embargo, esta limitación regulatoria ha demostrado ser compatible con un crecimiento constante del tráfico aéreo y un aumento en el tránsito de viajeros, lo que, según el sector, anula cualquier

argumento de necesidad económica por parte de Aena.

La preocupación es palpable: un encarecimiento de los billetes aéreos podría desviar flujos turísticos hacia destinos competidores que mantengan tarifas más estables o atractivas.

Esto pondría a los aeropuertos españoles, y por extensión a toda la cadena de valor turística, en una desventaja significativa en el panorama internacional.

Ante esta situación, la Mesa del Turismo ha hecho un llamamiento urgente al Gobierno español para que intervenga por la vía legislativa. Juan Molas confía en que "se imponga la responsabilidad para reconducir esta situación" y que el Ejecutivo garantice las condiciones justas que permitan a los aeropuertos españoles preservar su competitividad, y con ello, la del conjunto del sector turístico español.

La necesidad de una acción gubernamental decisiva es vista como esencial para proteger los avances logrados y asegurar un futuro próspero para una de las principales locomotoras económicas del país.

La pelota está ahora en el tejado de las autoridades para mediar en un conflicto que amenaza con afectar a millones de viajeros y a la vitalidad de la industria turística.

Qatar Airways Impulsa su Conectividad Global con un Aumento Masivo de Vuelos este Invierno, Incluyendo a Madrid



La aerolínea de cinco estrellas eleva las frecuencias a más de 15 destinos clave en respuesta a la creciente demanda, mejorando la experiencia del pasajero con tecnología Starlink y nuevas rutas australianas.

Qatar Airways ha anunciado una significativa expansión de su red global para la próxima temporada de invierno, incrementando la frecuencia de vuelos a más de 15 destinos internacionales. Esta ambiciosa estrategia busca satisfacer la constante demanda de sus servicios premium y fortalecer la conectividad a través de su hub de última generación, el Aeropuerto Internacional de Hamad en Doha.

Entre los destinos beneficiados por este incremento, la conexión con Madrid destaca con un aumento de 14 a 17 vuelos semanales, consolidando la importancia del mercado español para la aerolínea. Este impulso en la capacidad no solo facilita los viajes de negocios y ocio entre ambas capitales, sino que también optimiza las conexiones con la vasta red global de Qatar Airways desde Doha.

Thierry Antinori, CCO de Qatar Airways, ha subrayado el crecimiento constante en la demanda de los servicios de cinco estrellas de la aerolínea, especialmente hacia metrópolis como Londres, Dublín, Ciudad del Cabo y São Paulo. Este

invierno, Londres Heathrow alcanzará un hito con hasta 10 vuelos diarios, la frecuencia más alta jamás operada por la compañía a la capital británica.

De igual forma, Dublín pasará de 14 a 17 vuelos semanales, y São Paulo incrementará de 14 a 18 frecuencias semanales, reflejando el dinamismo de los mercados clave.

La expansión abarca un amplio espectro geográfico. En Europa, Berlín y Fráncfort verán sus frecuencias aumentar de 18 a 21 semanales.

En África, Johannesburgo pasará de 14 a 18 vuelos por semana, y Ciudad del Cabo de 10 a 12. En Asia y el Pacífico, las Maldivas pasarán de tres a cuatro vuelos diarios, y Phuket de tres a cuatro. Tokio Narita subirá de 11 a 14 semanales, y Sharjah de tres a siete vuelos diarios, mostrando una fuerte apuesta por estas regiones en crecimiento. También se incrementarán las frecuencias a Abu Dhabi, Casablanca, Manchester y Toronto.

Un aspecto importante de esta expansión es la colaboración con Virgin Australia, que lanzará vuelos desde Melbourne a Doha. Esta alianza elevará a tres el número de vuelos diarios entre ambas ciudades, mejorando sustancialmente la conectividad entre Australia y Oriente Medio.

Además, Qatar Airways reanudará sus operaciones a Canberra, reforzando así su compromiso con el mercado australiano y su interconexión global.

La conectividad global de la aerolínea se sustenta en una moderna flota de aviones, que incluye 54 Boeing 777.

Adicionalmente, Qatar Airways se enorgullece de ser la primera aerolínea del mundo en operar más de 50 aviones de fuselaje ancho equipados con la innovadora tecnología Starlink, y la única en la región MENA que ofrece este servicio. Los pasajeros pueden disfrutar de Wi-Fi de alta velocidad gratuito a bordo, comparable a la experiencia en casa. Actualmente, la aerolínea trabaja activamente en la instalación de Starlink en su flota de Airbus A350, con la meta de completar este proceso durante el próximo año.

Por tanto, esta ampliación de rutas y la adopción de tecnología de vanguardia subrayan la visión de Qatar Airways de ofrecer una experiencia de viaje superior y sin interrupciones.

La aerolínea no solo responde a la demanda actual, sino que se posiciona estratégicamente para el futuro del turismo y los viajes de negocios, reforzando su estatus como líder en la aviación mundial con un enfoque claro en la comodidad, la eficiencia y la innovación para sus pasajeros.



Si quieres volar seguro,
tu Agente de viajes
te hará una oferta que no
podrás rechazar.

 RECLAMATRAVEL

**Hasta 600 € si tu vuelo
sufría una incidencia**

El servicio te incluye toda la gestión prejudicial y
judicial que se requiera para obtener tu
indemnización y recibirás el 100% del importe.

A excepción de 25 € + IVA en concepto de tasas administrativas.





Rutas y Operaciones

España afianza su posición como nodo clave en Europa con más de 61.200 vuelos internacionales en julio

Durante el mes de julio de 2025, España volvió a ejercer un papel protagonista dentro del ecosistema aéreo europeo al registrar un total de 61.265 vuelos internacionales con destino a países del continente.

Esta cifra representa un incremento interanual del 4,19% frente a las 58.804 operaciones contabilizadas en el mismo mes de 2024.

Este dato no solo consolida el crecimiento sostenido que ha venido experimentando el tráfico internacional, sino que confirma la solidez de España como punto de conexión privilegiado dentro del espacio aéreo europeo.

Lejos de tratarse de un repunte puntual, el aumento registrado durante este mes responde a una recuperación estructural que está permitiendo a los principales hubs españoles ampliar frecuencias,

rutas y niveles de eficiencia operativa. En un contexto marcado por la estabilización de la demanda y la mejora progresiva de las capacidades aeroportuarias, el buen comportamiento de julio marca un punto de inflexión positivo en la consolidación del tráfico internacional.

Entre los aeropuertos que lideraron el volumen de vuelos hacia Europa destacan cinco grandes enclaves estratégicos.

En primer lugar, Palma de Mallorca (PMI) encabezó el ranking con 11.229 vuelos, seguido de cerca por Barcelona-El Prat (BCN), que acumuló 10.192 operaciones. En tercera posición se situó Madrid-Barajas (MAD) con 8.280 vuelos, seguido por Málaga-Costa del Sol (AGP) con 6.655 y Alicante-Elche (ALC) con 5.345 operaciones internacionales.

En conjunto, estos cinco aeropuertos concentraron el 68,07% del total de vuelos internacionales hacia Europa, lo que pone de relieve su papel fundamental como plataformas de entrada y salida del continente.

Esta concentración geográfica de operaciones genera ventajas evidentes tanto para las compañías aéreas —que optimizan rutas y costes— como para el canal de distribución turístico, que puede ofrecer una amplia gama de destinos, frecuencias y horarios a sus clientes.

Además, el dinamismo del tráfico internacional incide directamente en la reactivación económica regional, el empleo y la competitividad del sector turístico español.



Rutas y Operaciones

Gatwick y Schiphol lideran de nuevo los destinos internacionales desde España con más de 5.300 vuelos en julio

Julio de 2025 confirmó la vigencia de una pauta que se repite mes tras mes en el tráfico internacional desde España: los aeropuertos de Londres-Gatwick (LGW) y Ámsterdam-Schiphol (AMS) volvieron a encabezar el ranking de destinos europeos más frecuentes, manteniéndose como auténticos nodos estratégicos dentro del espacio aéreo comunitario.

Gatwick recibió un total de 2.914 vuelos procedentes de aeropuertos españoles, lo que lo posiciona nuevamente como el destino internacional más transitado. Le siguió muy de cerca Schiphol, con 2.398 operaciones, consolidando la relevancia de los Países Bajos en la conectividad aérea del sur de Europa.

En tercer lugar se situó Manchester (MAN), con 2.164 vuelos, mientras que París-Orly (ORY) y Roma-Fiumicino (FCO) ocuparon la cuarta y quinta posición, con 1.824 y 1.689

vuelos, respectivamente. En conjunto, estos cinco grandes aeropuertos aglutinaron casi el 18% del total de vuelos internacionales desde España hacia Europa, reflejando una fuerte concentración del tráfico aéreo en destinos de gran peso operativo y comercial.

Este patrón se ha mantenido de forma estable durante los últimos meses y sigue mostrando signos de crecimiento. Las aerolíneas continúan apostando por estos corredores reforzando sus frecuencias, lo que les permite aprovechar la alta rentabilidad de rutas consolidadas frente a destinos más volátiles.

Esta dinámica también facilita una planificación más eficiente, tanto a nivel operativo como en la propuesta comercial de productos turísticos.

El protagonismo de estos grandes hubs no solo responde a su tamaño

o localización estratégica, sino a su capacidad para generar sinergias entre el tráfico corporativo, el turismo vacacional y las conexiones intercontinentales.

Para los pasajeros, esto se traduce en mejores opciones de conectividad, tiempos de espera más reducidos y una oferta más competitiva.

Y para el canal de agencias, supone una ventaja clara en la construcción de paquetes con garantía de plazas y continuidad de operación.

Así, el comportamiento de julio no hace más que reforzar una idea clave: las rutas que unen España con Reino Unido, Países Bajos, Francia e Italia siguen siendo el motor del tráfico internacional y una apuesta segura para aerolíneas, aeropuertos y profesionales del sector.



Rutas y Operaciones

España afianza su estabilidad operativa en julio con más de 175.000 vuelos y crecimientos puntuales en destinos clave

Julio de 2025 cerró con un volumen total de 175.894 vuelos operados en el espacio aéreo español, lo que representa un aumento del 3,30% respecto al mismo mes del año anterior, cuando se registraron 170.280 operaciones.

Esta diferencia, equivalente a 5.614 vuelos adicionales, pone de manifiesto que el sector aéreo español continúa avanzando en una senda de estabilidad reforzada, sin sobresaltos, pero con signos claros de consolidación y eficiencia.

A diferencia de otros momentos de crecimiento abrupto o recortes bruscos, los datos de este mes reflejan un comportamiento maduro del sistema aéreo nacional, donde las oscilaciones responden más a ajustes tácticos y optimizaciones de red que a movimientos de fondo.

El incremento moderado pero sostenido indica que las aerolíneas

están afinando su oferta para responder a una demanda realista, pero sólida, especialmente en un periodo como el estival donde se combina la presión del turismo con la necesidad de mantener la calidad operativa.

Entre los aeropuertos que más han contribuido a este crecimiento destacan tres que han mostrado una evolución especialmente positiva.

El Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (AGP) sumó 659 operaciones adicionales, alcanzando los 8.894 vuelos en el mes. Le sigue Barcelona-El Prat (BCN), que creció en 585 vuelos, hasta los 16.163, y Alicante-Elche (ALC), que mejoró su rendimiento con 296 vuelos más, para cerrar julio con 6.317 movimientos.

Estos aumentos puntuales demuestran que algunos destinos clave están experimentando un

repunte en su actividad, impulsado por el turismo internacional, el refuerzo de rutas estivales y la demanda creciente en mercados consolidados.

Para el conjunto del sector, esta evolución ofrece certezas: permite planificar a medio plazo, ajustar capacidades con previsión y garantizar productos turísticos con un alto grado de fiabilidad.

Las agencias de viaje encuentran así un entorno más predecible, mientras que los aeropuertos pueden optimizar recursos y servicios. Con el verano en plena actividad, el sistema aéreo español demuestra estar preparado para asumir los picos de demanda sin renunciar a la calidad ni a la estabilidad.



Rutas y Operaciones

El tráfico aéreo en España amplía su red con 48 nuevas rutas, pero sigue apoyado en conexiones consolidadas

Durante el mes de julio de 2025, la red aérea española operó un total de 3.731 rutas únicas, lo que representa un incremento del 1,30% frente a las 3.683 rutas registradas en julio de 2024.

Esta diferencia, que se traduce en 48 conexiones distintas adicionales, confirma que el crecimiento del tráfico aéreo en España sigue una lógica de expansión mesurada, donde prima la consolidación de rutas rentables y estratégicas por encima de la apertura masiva de nuevos destinos.

Esta evolución apunta a una estrategia bien definida por parte de las aerolíneas: reforzar frecuencias en rutas maduras, optimizar recursos operativos y, paralelamente, incorporar nuevos enlaces que respondan a oportunidades detectadas en mercados específicos.

La red crece, sí, pero lo hace con cautela, buscando garantizar la sostenibilidad comercial y operativa de cada ruta.

Entre las nuevas conexiones incorporadas este mes, algunas han logrado destacar por su rápida consolidación en términos de volumen.

La ruta entre Santiago de Compostela (SCQ) y Londres Heathrow (LHR) se posicionó como la más activa entre los nuevos enlaces, con 31 vuelos operados en cada sentido.

Le sigue la conexión entre Sevilla (SVQ) y el aeropuerto turco de Estambul Sabiha Gökçen (SAW), también con 31 vuelos en cada dirección, evidenciando una apuesta clara del mercado turco por Andalucía.

Asimismo, Heathrow refuerza su presencia regional con nuevas

operaciones hacia Bilbao (BIO) y nuevamente hacia SCQ, ambas con un volumen destacado.

Estos movimientos reflejan una intención clara: potenciar los aeropuertos fuera del eje Madrid-Barcelona, generando nuevas oportunidades para regiones con creciente protagonismo económico y turístico. No obstante, la estructura general del sistema sigue dominada por rutas de alta frecuencia, que aseguran eficiencia y predictibilidad.

Para las aerolíneas, este equilibrio significa mantener márgenes controlados mientras se exploran nichos emergentes.

Para las agencias de viaje, supone un abanico más amplio para diseñar productos diferenciales, especialmente atractivos para perfiles que buscan alternativas a los grandes destinos tradicionales.



Rutas y Operaciones

Las rutas insulares revalidan su liderazgo en el tráfico doméstico español durante julio, con alta concentración en Baleares y Canarias

El tráfico aéreo nacional durante julio de 2025 volvió a confirmar que las rutas entre islas y entre islas y península siguen siendo el verdadero pulso operativo de la red doméstica española.

Aunque el liderazgo absoluto en volumen lo ostentó este mes el trayecto entre Barcelona (BCN) y Palma de Mallorca (PMI), con 763 vuelos, seguido muy de cerca por su ruta inversa PMI – BCN, con 756 operaciones, el protagonismo de los territorios insulares fue indiscutible.

Estas cifras no solo evidencian una alta densidad de tráfico entre ambos puntos, sino también una sólida combinación de motivaciones: desde el turismo vacacional hasta la conectividad empresarial y logística.

En el entorno canario, la ruta entre Gran Canaria (LPA) y Lanzarote (ACE) ocupó el tercer lugar con 679 vuelos, mientras que en dirección

inversa, ACE – LPA, se operaron 678 vuelos, consolidando este eje como uno de los más estables y necesarios del tráfico interinsular.

A continuación, la conexión LPA – Tenerife Norte (TFN) registró 668 operaciones, y su contraparte TFN – LPA sumó 663 vuelos, manteniéndose como un corredor estructural que vertebra la movilidad entre las dos principales islas del archipiélago.

Otro punto clave del mes fue la ruta Madrid (MAD) – Palma de Mallorca (PMI), que contabilizó 666 vuelos, con su ruta inversa PMI – MAD anotando 654 operaciones.

Estas cifras reflejan que los trayectos entre la capital y los destinos turísticos más importantes del país siguen siendo altamente competitivos, especialmente en los meses de mayor actividad estacional.

También destaca el dinamismo de rutas menos mediáticas pero con alta frecuencia como Santa Cruz de La Palma (SPC) – Tenerife Norte (TFN), que sumó más de 640 vuelos en ambos sentidos, indicando que la conectividad en islas menores también tiene un peso significativo en la arquitectura operativa nacional.

En conjunto, los datos de julio muestran un patrón claro: las islas no solo están integradas en el sistema aéreo español, sino que lo sostienen con regularidad, volumen y necesidad estructural.

Las rutas interinsulares y las conexiones con la península continúan siendo el motor del sistema, ofreciendo garantías tanto a pasajeros como a operadores en uno de los mercados domésticos más exigentes de Europa.



Aerolíneas

Ryanair, Iberia y Vueling vuelven a liderar el tráfico aéreo español con más de 98.000 vuelos en julio

Durante el mes de julio de 2025, el espacio aéreo español estuvo dominado, una vez más, por un selecto grupo de aerolíneas que concentraron más de la mitad de las operaciones realizadas en el país.

A la cabeza se situó Ryanair (FR), que alcanzó un volumen operativo de 35.277 vuelos, consolidando su posición como la compañía con mayor presencia en rutas nacionales e internacionales de corta y media distancia.

Le siguieron dos nombres clave del panorama aéreo español: Vueling (VY), con 20.898 vuelos, e Iberia (IB), que cerró el mes con 20.494 operaciones, manteniendo su peso tanto en conexiones domésticas como en rutas de largo radio.

En cuarta posición se colocó EasyJet (U2), que acumuló 12.735 vuelos, reafirmando su perfil como actor relevante en rutas europeas desde y hacia España.

Cerrando el top cinco aparece Binter Canarias (NT), con 8.832 vuelos, una cifra que subraya el papel imprescindible de la aerolínea en la cohesión territorial del archipiélago canario.

En conjunto, estas cinco compañías operaron un total de 98.236 vuelos, lo que representa un 55,85% del total de operaciones aéreas registradas en el país durante julio, una cifra que refleja un alto grado de concentración en el mercado.

Esta estructura permite, por un lado, garantizar una red amplia y eficiente para los usuarios, y por otro, mantener una competencia sostenida entre modelos de negocio complementarios.

Ryanair sigue apostando por un enfoque basado en volumen, frecuencia y optimización de costes, manteniendo una fuerte presencia en destinos turísticos y regionales.

Vueling, por su parte, continúa consolidando su posición como aerolínea puente entre el low-cost tradicional y el viajero de negocio que busca flexibilidad. Iberia, con su base en Madrid-Barajas, equilibra operaciones domésticas, tramos europeos y rutas intercontinentales, reforzando su papel como operador estratégico en el sur de Europa.

EasyJet mantiene una sólida presencia en las rutas de media distancia, con especial peso en aeropuertos secundarios y destinos con demanda turística. Por su parte, Binter destaca por su rol esencial en la movilidad diaria de Canarias, donde el avión no es una opción, sino una necesidad.

En definitiva, los datos de julio muestran un ecosistema aéreo robusto, donde distintos perfiles de aerolínea coexisten y se reparten el mapa con una lógica clara: eficiencia, cobertura y orientación a la demanda.



Aerolíneas

Iberia, Vueling y Binter Canarias lideran el tráfico nacional en julio con más de 27.000 vuelos entre las tres

El mes de julio de 2025 volvió a reflejar una clara concentración del tráfico aéreo doméstico en torno a tres actores fundamentales: Iberia (IB), Vueling (VY) y Binter Canarias (NT). Estas tres aerolíneas sumaron 27.165 vuelos nacionales durante el mes, consolidando su papel como columna vertebral de la conectividad aérea interior en España.

En un contexto marcado por el aumento de la movilidad estival, su protagonismo ha sido clave para garantizar la fluidez de los desplazamientos entre regiones y archipiélagos.

Iberia (IB) lideró el ranking con 9.359 vuelos domésticos, confirmando su dominio en las rutas que unen los principales núcleos urbanos del país.

Su modelo basado en el hub de Madrid-Barajas (MAD) sigue siendo uno de los más eficientes para articular conexiones entre comunidades autónomas y alimentar sus rutas internacionales.

Con una operativa que combina volumen, regularidad y cobertura, Iberia mantiene su papel estratégico tanto para el pasajero de negocios como para el viajero vacacional.

Le siguió de cerca Vueling (VY), con 9.288 operaciones nacionales, sustentadas principalmente desde su base en Barcelona-El Prat (BCN).

Su red doméstica está diseñada para optimizar la conectividad punto a punto entre regiones, con una propuesta que abarca desde rutas de alta densidad hasta enlaces secundarios con gran valor estratégico.

La flexibilidad en la configuración de frecuencias y horarios le ha permitido adaptarse con agilidad a las necesidades cambiantes del mercado interno.

Por su parte, Binter Canarias (NT) volvió a reafirmar su rol esencial con 8.518 vuelos interinsulares, desempeñando una función crítica para la cohesión territorial del archipiélago canario.

Más allá de su papel comercial, Binter cumple un servicio público imprescindible en un entorno donde el transporte aéreo es la única vía viable para garantizar la movilidad cotidiana de residentes y profesionales.

El top cinco se completó con Ryanair (FR), que registró 4.729 vuelos nacionales, manteniendo su apuesta por rutas de alta demanda con precios competitivos, y Air Europa (UX), que contabilizó 3.098 vuelos, manteniéndose como una alternativa sólida desde su base madrileña.

En conjunto, los datos de julio evidencian un ecosistema aéreo doméstico equilibrado, donde conviven modelos de red, bajo coste y servicio regional.

Esta diversidad garantiza que España cuente con un sistema de transporte aéreo amplio, robusto y adaptado a las necesidades reales de movilidad, vertebrando territorios y fortaleciendo el desarrollo económico.



Aerolíneas

TUI Airlines Belgium, Iberia y Aer Lingus lideran la puntualidad aérea en julio en los cielos españoles

Durante el mes de julio de 2025, la puntualidad volvió a consolidarse como uno de los indicadores más reveladores del rendimiento operativo de las aerolíneas que operan en el espacio aéreo español.

En un entorno donde cada minuto cuenta — tanto para los pasajeros como para las propias compañías—, cinco aerolíneas sobresalieron por su capacidad para anticiparse a la hora prevista de llegada, incluso operando en plena temporada alta.

En primer lugar destacó TUI Airlines Belgium (TB), que logró un adelanto medio de 18,21 minutos en sus operaciones desde y hacia España.

Un resultado excepcional, que si bien se apoya en un volumen moderado de vuelos (más de 500 operaciones en el mes), refleja una planificación quirúrgica y una ejecución impecable por parte de la compañía belga.

El segundo puesto fue para Aer Lingus (EI), la aerolínea nacional de Irlanda, que registró un adelanto medio de 1,65 minutos.

Esta cifra cobra aún más valor si se considera el entorno aeroportuario complejo y las rutas de alta densidad que conecta con España. Muy cerca se situó Iberia (IB), que con más de 20.000 vuelos operados durante el mes, logró un adelanto promedio de 1,25 minutos.

Para una aerolínea con una red tan extensa, que combina tramos nacionales, europeos e intercontinentales, este desempeño pone de relieve un alto nivel de coordinación interna y gestión del tiempo.

Completaron el top cinco TUIfly (X3) y Transavia France (TO), con adelantos o mínimas desviaciones en torno a los 2-4 minutos, datos que reafirman su eficiencia operativa, especialmente en rutas de media distancia con alta rotación.

Este ranking muestra que la puntualidad no es un accidente afortunado, sino el resultado de una estructura sólida, una buena planificación y un compromiso firme con la

experiencia del pasajero.

En un mercado cada vez más competitivo, donde el cliente exige resultados tangibles, operar de forma puntual —o incluso anticipada— se convierte en una ventaja real.

Julio de 2025 confirma que llegar a tiempo no es solo una buena práctica: es una seña de identidad para las aerolíneas mejor preparadas.

Para los viajeros, esto se traduce en conexiones más fiables, menos estrés y una mayor confianza en el sistema.

Para las aerolíneas, es una credencial que cada vez pesa más en la elección del cliente.



Aerolíneas

El número de aerolíneas activas en España cae un 7,69% en julio, aunque se incorporan nuevos operadores al mercado

Durante el mes de julio de 2025, un total de 168 aerolíneas realizaron operaciones regulares desde o hacia aeropuertos españoles. Esta cifra representa una reducción del 7,69% respecto al mismo periodo de 2024, cuando se registraron 182 operadores distintos en el espacio aéreo nacional.

Aunque el descenso es más acusado que en meses anteriores, no implica necesariamente una pérdida de diversidad real, sino una reconfiguración estratégica del mercado aéreo en favor de compañías con mayor capacidad de adaptación y volumen operativo.

Esta ligera contracción del número de actores responde a múltiples factores: desde fusiones y ceses de actividad hasta ajustes de red por parte de aerolíneas que priorizan la rentabilidad en entornos operativos exigentes.

Sin embargo, el retroceso en el número total de compañías ha sido

parcialmente compensado por la entrada de nuevos operadores que han comenzado a operar rutas con origen o destino en España durante este mes.

Entre las nuevas incorporaciones destacan compañías como JetBlue Airways (B6), que ha retomado operaciones en rutas transatlánticas con foco en Madrid y Barcelona; Apex Airline (AP) y China Express Airlines (G5), que han explorado conexiones puntuales de nicho; y otras como Azul Linhas Aéreas Brasileiras (AD) o Chengdu Airlines (3U), que amplían la presencia internacional en el mercado español.

Estas entradas aportan valor en segmentos específicos y fomentan una competencia saludable en corredores selectivos, especialmente en rutas de largo radio o en mercados menos saturados.

Pese a la reducción neta de aerolíneas operativas, el sistema

mantiene una estructura diversa, abierta y competitiva, capaz de atender tanto al tráfico regular como al vacacional, corporativo o regional.

España sigue siendo un entorno atractivo para compañías de todo el mundo, gracias a su posición geográfica estratégica, su potente infraestructura aeroportuaria y su capacidad para generar demanda constante.

En resumen, los datos de julio reflejan una fase de ajuste y especialización en la que el mercado se depura de operadores marginales y gana robustez con la incorporación de compañías con propuestas claras.

El número de aerolíneas puede haber descendido, pero la oferta efectiva y la conectividad global siguen plenamente garantizadas.



Cancelaciones y Retrasos

Barcelona sufre el mayor número de cancelaciones internacionales en julio, con rutas a Milán y Ámsterdam entre las más afectadas

El tráfico aéreo internacional desde y hacia España volvió a registrar incidencias operativas durante el mes de julio de 2025, siendo Barcelona-El Prat (BCN) el aeropuerto más afectado por cancelaciones.

La ruta con mayor número de vuelos suspendidos fue Barcelona - Milán Malpensa (MXP), que acumuló 16 cancelaciones, igualada por el trayecto Ámsterdam (AMS) - Barcelona, también con 16 operaciones anuladas.

Estas cifras sitúan a estas dos rutas como las más inestables del mes, dentro de un contexto de alta demanda y gran volumen de rotación.

En tercera posición aparece la ruta Barcelona - Ámsterdam, con 16 cancelaciones adicionales,

reforzando la idea de que los enlaces entre grandes hubs europeos fueron los más golpeados.

Le siguen los trayectos entre Niza (NCE) y Barcelona, tanto en ida como en vuelta, con 15 cancelaciones cada uno, mientras que los enlaces entre Milán Malpensa y Barcelona, también en sentido inverso, alcanzaron la misma cifra.

Estos datos consolidan a la capital catalana como el punto más afectado por alteraciones operativas, lo que podría estar vinculado a su intensa actividad internacional, a la presión estacional sobre las infraestructuras o a reajustes estratégicos de las aerolíneas.

Completan el top de incidencias los vuelos entre París Orly (ORY)

y Barcelona, con 13 cancelaciones desde Orly y 12 desde El Prat, además de la ruta Barcelona - París Charles de Gaulle (CDG) con 11 anulaciones, misma cifra que en su trayecto inverso.

Este patrón evidencia que las cancelaciones se concentraron en corredores de alta frecuencia, especialmente en destinos clave del eje francoitaliano y del Benelux, donde la operativa intensiva y la saturación puntual pueden provocar ajustes de última hora.

A diferencia de los meses anteriores, donde las rutas de largo recorrido eran las más expuestas, en julio fueron las conexiones europeas de corta y media distancia las que concentraron el grueso de las cancelaciones.

Esto subraya la necesidad de reforzar la coordinación operativa en periodos de alta densidad, donde cualquier interrupción puede tener efectos en cadena.

Para las aerolíneas, estos datos son una llamada de atención sobre la importancia de la planificación, la anticipación y la transparencia en la gestión de incidencias.

Para los pasajeros y las agencias de viajes, representan un recordatorio de que incluso en rutas consolidadas, la flexibilidad y la información son claves para minimizar el impacto.



Cancelaciones y Retrasos

Las cancelaciones aéreas aumentan un 35,9% en julio: Vueling y EasyJet, entre las más afectadas

El mes de julio de 2025 cerró con 1.233 vuelos cancelados en el espacio aéreo español, lo que representa un incremento del 35,9% respecto al mismo periodo de 2024, cuando se contabilizaron 907 interrupciones.

Este repunte —equivalente a 326 cancelaciones adicionales— rompe la tendencia descendente que se había observado en meses anteriores y sitúa el foco sobre los desafíos operativos que enfrentan las aerolíneas en plena temporada alta.

Encabezando el ranking se situó Vueling (VY), que registró 402 cancelaciones durante el mes, un volumen notablemente elevado en comparación con otros operadores.

Aunque parte de estas interrupciones pueden explicarse por su alta exposición a rutas turísticas de alta rotación, el dato revela una presión significativa sobre su estructura operativa.

En segundo lugar aparece EasyJet (U2), con 298 vuelos cancelados, cifra que mantiene a la compañía británica como una de las más afectadas del mes.

Le siguieron Ryanair (FR), con 269 anulaciones, y, a cierta distancia, British Airways (BA) y Air France (AF), con 41 y 40 cancelaciones, respectivamente.

Este aumento en las cancelaciones durante el mes de julio pone de manifiesto los retos que supone operar en condiciones de alta densidad, con una demanda creciente y una red que requiere ajustes constantes.

Factores como la escasez de personal, incidencias técnicas, congestión aeroportuaria o condiciones meteorológicas cambiantes pueden influir en este tipo de alteraciones, especialmente cuando se combinan en entornos operativos complejos.

A pesar del repunte, la mayoría de las aerolíneas han logrado mantener sus niveles de puntualidad y servicio en estándares aceptables, pero el volumen de cancelaciones señala la necesidad de reforzar la planificación anticipada y mejorar la capacidad de respuesta ante imprevistos.

Para los pasajeros, estos datos subrayan la importancia de contar con información actualizada y opciones de reprogramación flexibles, especialmente en los meses más sensibles del calendario turístico.

Julio no ha sido un mes alarmante en términos absolutos, pero sí deja claro que la resiliencia operativa sigue siendo el gran desafío del verano.

La capacidad de las compañías para minimizar interrupciones será clave en la percepción del viajero y en la eficiencia del sistema durante el resto de la campaña estival.



Cancelaciones y Retrasos

Barcelona-El Prat vuelve a encabezar las cancelaciones en julio con 266 vuelos suspendidos

Durante el mes de julio de 2025, el Aeropuerto de Barcelona-El Prat (BCN) volvió a situarse en el primer puesto del ranking de cancelaciones en el sistema aeroportuario español.

Con un total de 266 vuelos suspendidos, el principal aeropuerto de Cataluña se consolida como el más afectado por interrupciones operativas en plena temporada alta, una posición que ya ocupó en meses anteriores y que refleja tanto su peso estratégico como su nivel de saturación durante los picos de demanda.

Le siguieron en la lista otros grandes aeropuertos turísticos como Palma de Mallorca - Son Sant Joan (PMI), con 111 cancelaciones, y Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD), que contabilizó 47 suspensiones.

En cuarta posición se situó Málaga-Costa del Sol (AGP), también con 47 vuelos cancelados, mientras que Ibiza (IBZ) completó el top cinco con 46 cancelaciones, destacando

por su exposición estacional a rutas altamente solicitadas.

Este comportamiento no es casual: los aeropuertos con mayor volumen de operaciones, especialmente aquellos que concentran tráfico internacional y vuelos de conexión, son también los más expuestos a cualquier tipo de incidencia, desde retrasos acumulados hasta problemas técnicos o falta de disponibilidad de tripulación.

En este sentido, Barcelona-El Prat combina una gran densidad operativa con múltiples franjas horarias críticas, lo que lo convierte en un nodo especialmente vulnerable durante el verano.

Por el contrario, muchos aeropuertos secundarios y regionales mantuvieron una operativa más estable, con niveles mínimos o nulos de cancelaciones.

Esta diferencia entre centros de alta y baja presión operativa vuelve a poner sobre la mesa el debate

sobre la necesidad de descentralizar parte del tráfico, diversificando operaciones y reduciendo así la carga sobre los principales hubs.

A pesar del aumento de cancelaciones respecto a junio y a otros meses del año, el sistema en su conjunto sigue mostrando un alto nivel de resiliencia.

Sin embargo, la situación en los grandes aeropuertos evidencia que todavía queda margen de mejora en materia de coordinación logística, refuerzos de personal y planificación anticipada, especialmente en los meses de mayor tensión operativa.

Con agosto ya en marcha, los datos de julio ofrecen una advertencia clara: los grandes centros de conexión necesitan una atención especial para garantizar la estabilidad del conjunto del sistema aéreo español.



Cancelaciones y Retrasos

Más de 1.000 vuelos sufren retrasos superiores a tres horas en julio en el espacio aéreo español

Julio de 2025 cerró con un total de 1.097 vuelos con origen o destino en aeropuertos españoles que registraron retrasos superiores a las tres horas, lo que representa un 0,79% del total de operaciones con llegada efectiva durante el mes.

Aunque el porcentaje pueda parecer reducido a escala global, el volumen absoluto duplica los valores registrados en mayo y más que duplica los observados en junio, cuando fueron 500 los vuelos afectados por demoras prolongadas.

Este repunte vuelve a poner en primer plano uno de los indicadores más sensibles para el pasajero: la puntualidad crítica, entendida como el umbral a partir del cual no solo se altera la experiencia de viaje, sino que también se activan derechos de compensación económica según la normativa europea.

A partir de las tres horas de retraso, las aerolíneas están obligadas —

salvo causas excepcionales— a compensar a los viajeros, lo que convierte cada incidente en un reto tanto operativo como financiero.

Las causas que explican este aumento son diversas: mayor volumen de tráfico por temporada alta, problemas de congestión aeroportuaria, fenómenos meteorológicos adversos o incidencias técnicas no previstas.

También influyen la rotación de tripulaciones, las reprogramaciones de última hora y los efectos en cadena que puede generar un solo vuelo afectado en la operativa diaria de una aerolínea.

Aunque el sistema aéreo español ha demostrado un buen desempeño general en puntualidad durante el verano, este dato revela que siguen existiendo puntos de tensión donde el margen de mejora es evidente.

Para los pasajeros, una demora de este tipo supone no solo incomodidad, sino también

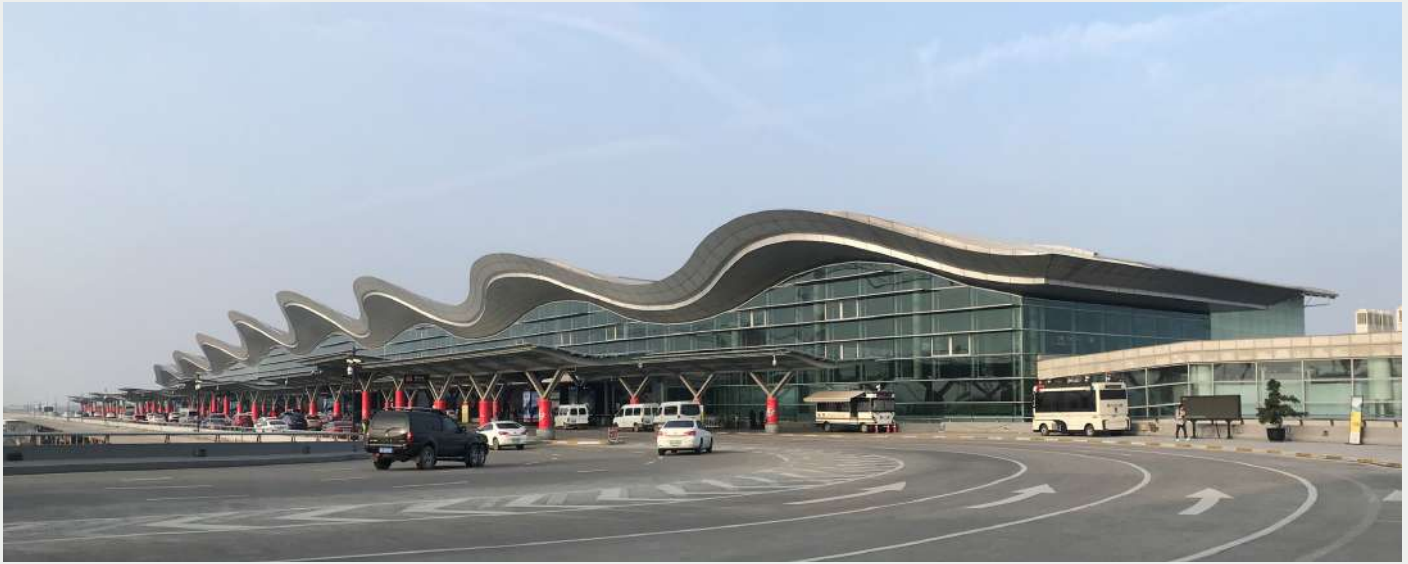
cambios de planes, pérdidas de conexiones o pernoctaciones no previstas.

Para las compañías aéreas, representa una pérdida de eficiencia operativa y una exposición reputacional y económica creciente.

Este incremento también refuerza el papel clave de las agencias de viajes y las plataformas de atención postventa, que deben estar preparadas para gestionar reclamaciones con agilidad y empatía.

En un entorno cada vez más exigente, la capacidad de respuesta ante una incidencia se convierte en un factor decisivo en la percepción del cliente final.

Julio cierra, por tanto, con un rendimiento operativo sólido, pero con un punto de alerta clara: reducir los grandes retrasos no es solo una meta logística, sino una necesidad comercial y de reputación para todo el sector.



Cancelaciones y retrasos

Hangzhou, Nouakchott y Campinas concentran los mayores retrasos en rutas internacionales desde España en julio

El mes de julio de 2025 volvió a evidenciar los desafíos operativos en rutas internacionales con menor frecuencia pero alta afectación puntual.

Hangzhou Xiaoshan International Airport (HGH), en China, se situó a la cabeza del ranking de destinos más afectados por retrasos desde España, con una media de demora de 302,6 minutos en los 19 vuelos operados durante el mes.

Esta cifra lo convierte en el destino internacional más problemático desde el punto de vista de la puntualidad, en una ruta de largo radio que combina una elevada complejidad logística con factores ajenos al operador, como congestión aérea regional

o procesos aduaneros prolongados. En segundo lugar se posicionó Nouakchott-Oumtounsy (NKC), en Mauritania, con un retraso medio de 169,8 minutos en 9 vuelos, lo que evidencia también una operativa exigente en mercados de infraestructura limitada.

En tercera posición, el aeropuerto brasileño de Viracopos-Campinas (VCP) registró una demora promedio de 87 minutos en 23 vuelos, cifra que resalta los retos estructurales de las rutas de largo alcance hacia América del Sur.

Completaron el top cinco los destinos de Friedrichshafen (FDH), en Alemania, con 99,8 minutos de retraso medio

en 5 vuelos, y Dubai World Central (DWC), con 74,8 minutos de media en 14 operaciones. Aunque no se trata de rutas con un alto volumen, su impacto proporcional es elevado, afectando directamente la experiencia del pasajero y la eficiencia de la red global.

Estos datos ponen de relieve una realidad muchas veces eclipsada por los grandes hubs: las rutas minoritarias también enfrentan incidencias significativas, y su baja frecuencia no las exime de exigencias operativas.

De hecho, en estos corredores los márgenes son más estrechos y cualquier incidencia puede tener efectos más

disruptivos para los pasajeros, especialmente en la gestión de conexiones o en la planificación del viaje.

Julio deja así un mensaje claro para aerolíneas y autoridades: la supervisión de la puntualidad debe extenderse también a los destinos emergentes, remotos o de tráfico moderado, donde la fiabilidad es clave para construir rutas sostenibles y competitivas.

Mantener la calidad operativa en este tipo de trayectos será decisivo para ofrecer una red global robusta y centrada en el cliente, sin importar el volumen del corredor.



Aeropuertos

Málaga, Barcelona y Alicante lideran el crecimiento de operaciones aéreas en julio de 2025

El mes de julio de 2025 confirmó la buena dinámica del tráfico aéreo en España, con varios aeropuertos registrando crecimientos significativos en número de operaciones respecto al mismo mes del año anterior.

En cabeza se situó el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (AGP), que sumó 659 vuelos adicionales, alcanzando un total de 8.894 operaciones. Este aumento reafirma el papel de Málaga como uno de los principales destinos turísticos de España y un enclave estratégico de la aviación vacacional en el Mediterráneo.

En segunda posición se consolidó Barcelona-El Prat (BCN), que acumuló 16.163 vuelos en julio, lo que supone 585 más que en julio de 2024.

Este incremento refuerza su

posición como hub del sur de Europa, con una red de conexiones que abarca desde vuelos nacionales hasta tramos intercontinentales. Por su parte, el Aeropuerto de Alicante-Elche (ALC) completó el podio, con un total de 6.317 vuelos, es decir, 296 más que el año anterior, apuntalando su crecimiento como puerta de entrada a la Costa Blanca y otras zonas del levante peninsular.

En cuarto lugar se situó el Aeropuerto de Palma de Mallorca (PMI), que sumó 239 vuelos adicionales.

En el caso de Palma, el crecimiento responde al impulso de la temporada alta en Baleares.

Los datos de julio reflejan una tendencia clara: el crecimiento no se concentra únicamente en los grandes aeropuertos nacionales,

sino que se extiende con dinamismo hacia destinos regionales e internacionales clave.

Este comportamiento se debe a una combinación de factores: el refuerzo de rutas estivales, la recuperación de frecuencias canceladas durante la pandemia y el auge sostenido del turismo tanto nacional como extranjero.

Con el verano en pleno apogeo, el buen comportamiento de estos aeropuertos es una señal positiva de cara a la operativa de agosto.

Para las aerolíneas y los gestores aeroportuarios, el reto será mantener la eficiencia y la calidad del servicio ante una demanda creciente que exige agilidad, previsión y una excelente capacidad de respuesta.

Ryanair Revoluciona la Venta Offline con "Travel Agent Direct": Transparencia y Conectividad para Agencias



La aerolínea de bajo coste lanza una plataforma directa que elimina intermediarios no autorizados, asegurando precios claros y comunicación directa con el pasajero a través de agencias de viajes tradicionales.

Ryanair, la principal aerolínea de bajo coste en Europa, ha anunciado un movimiento estratégico significativo en su modelo de distribución con el lanzamiento de "Travel Agent Direct" (TAD).

Esta innovadora plataforma, diseñada específicamente para agencias de viajes tradicionales (offline), busca simplificar el proceso de reserva, garantizar la total transparencia en las tarifas y mejorar la comunicación directa con los pasajeros. Con esta iniciativa, Ryanair da un paso fundamental para estrechar lazos con el canal de distribución tradicional y erradicar prácticas problemáticas.

Durante años, Ryanair ha mantenido una postura combativa contra lo que denominaba "intermediarios piratas" o agencias no autorizadas que, a menudo, extraían datos de su sitio web, añadían márgenes ocultos y dificultaban la gestión de las reservas para los clientes.

Esta situación generaba confusión, costes inesperados y la imposibilidad de la aerolínea de contactar

directamente a los pasajeros con información crucial sobre sus vuelos. La nueva plataforma TAD nace como una solución directa a estos desafíos, ofreciendo un canal oficial y autorizado.

La esencia de Travel Agent Direct radica en la transparencia total. Las agencias de viajes offline, una vez autorizadas y registradas, tendrán acceso directo al inventario de vuelos de Ryanair, permitiéndoles reservar con los precios reales de la aerolínea, sin recargos ocultos ni costes adicionales. Esto no solo beneficia al consumidor final, que obtendrá un precio justo, sino que también protege a las agencias autorizadas al proporcionarles una herramienta legítima y eficiente.

Según Dara Brady, Director de Marketing de Ryanair (CMO), la plataforma es una clara demostración del "compromiso continuo de Ryanair con prácticas de distribución justas y transparentes". Además, subrayó que los pasajeros que reserven a través de TAD tendrán la garantía de que sus datos de contacto serán proporcionados directamente a Ryanair.

Esto es crucial, ya que permitirá a la aerolínea comunicar directamente cualquier actualización esencial sobre el vuelo, eliminando la necesidad de los procesos de verificación de cliente

que a menudo se exigían a quienes reservaban a través de terceros.

La plataforma TAD simplifica notablemente el proceso para las agencias de viajes. Les otorga acceso directo a la extensa red de Ryanair, que actualmente cuenta con más de 3.600 vuelos diarios que conectan más de 230 destinos en toda Europa. Su interfaz está diseñada para ser sencilla e intuitiva, facilitando la gestión de reservas y mejorando la eficiencia operativa de las agencias físicas.

Este movimiento representa una evolución en la estrategia de distribución de Ryanair, que ahora busca activamente la colaboración con socios de confianza. La aerolínea persigue un ambicioso objetivo de transportar 300 millones de pasajeros anualmente para 2034.

En este contexto, establecer una relación directa y transparente con las agencias de viajes tradicionales se considera un pilar fundamental para asegurar un crecimiento sostenible y una mejor experiencia para el cliente.

En definitiva, con "Travel Agent Direct", Ryanair no solo moderniza su acercamiento a las agencias, sino que redefine el estándar de transparencia en la industria, ofreciendo seguridad y fiabilidad a millones de viajeros.



Cielos saturados: por qué hay menos espacio libre de lo que pensamos

ai

Aunque parezca infinito desde la ventanilla, el cielo está organizado como una red de autopistas invisibles que hoy operan al límite. Este artículo revela cómo se gestiona el espacio aéreo, por qué se satura y qué soluciones se están aplicando para evitar el colapso.

El cielo no es un vacío: bienvenidos al laberinto aéreo

Desde la ventanilla del avión, el cielo parece un territorio inmenso, azul y silencioso. Un espacio sin límites, sin tráfico, sin señales de congestión.

A simple vista, resulta difícil imaginar que ahí arriba haya normas, direcciones o semáforos invisibles. Es más: cuando un vuelo se retrasa y el comandante informa de “congestión en el espacio aéreo”, más de un pasajero se encoge de hombros, mirando hacia fuera con escepticismo. ¿Congestión de qué? ¿Dónde están los atascos si no hay coches ni carriles?

Esa percepción, comprensible desde la experiencia del viajero, contrasta con la realidad operativa. Porque el cielo no es tan libre como parece. No es un vacío. Es un sistema estructurado, dividido en capas, rutas, sectores y zonas con funciones distintas.

Un tablero tridimensional donde cada movimiento debe estar previamente coordinado, y donde cualquier error puede desencadenar consecuencias a cientos de kilómetros de distancia.

Volar, al contrario de lo que se suele pensar, no es moverse por un espacio abierto, sino por un entramado cuidadosamente organizado que, en muchos tramos del día y en muchas regiones del mundo, está al borde de su capacidad máxima.

España, por ejemplo, es una de las puertas de entrada y salida de Europa más transitadas. Miles de vuelos cruzan diariamente su espacio aéreo en direcciones norte-sur (turismo peninsular) y este-oeste (rutas transatlánticas).

Pero aunque el cielo es extenso, las rutas viables no lo son tanto. Las aerovías, que explicaremos en el siguiente bloque, concentran gran parte del tráfico sobre corredores establecidos por razones de seguridad, eficiencia y comunicación.

Eso significa que, en determinados momentos del día, hay “atascos” reales en los accesos a ciertos aeropuertos o en cruces de rutas aéreas que exigen una separación estricta entre aeronaves.

Lo paradójico es que, cuanto más segura y automatizada se vuelve la aviación, más dependemos de la organización invisible que hace posible esa seguridad.

Los pasajeros ya no conciben un vuelo sin WiFi, sin entretenimiento digital, sin puntualidad medida al minuto. Pero lo que no ven es que esa puntualidad depende de un sistema altamente saturado que se sostiene gracias al esfuerzo milimétrico de miles de profesionales: planificadores de vuelo, controladores, técnicos de navegación aérea y autoridades que supervisan el cumplimiento de protocolos internacionales.

Este artículo nace de esa paradoja. De ese contraste entre la percepción del pasajero y la realidad del sistema. A lo largo de los siguientes bloques, vamos a desentrañar cómo se organiza el espacio aéreo, por qué hay cuellos de botella, qué factores agravan la saturación y qué soluciones se están diseñando para evitar que el cielo, ese espacio que parece infinito, se convierta en el nuevo punto crítico de la aviación moderna.



Porque, si volar alguna vez fue sinónimo de libertad absoluta, hoy es sinónimo de coordinación absoluta. Y entenderlo es la mejor forma de valorar lo que implica que un vuelo, en mitad de tanto tráfico, llegue a tiempo... o simplemente llegue.

Aerovías, niveles y capas: cómo se organiza el tráfico aéreo

Pocos pasajeros saben que, aunque no existan líneas dibujadas en el cielo, los aviones siguen rutas tan definidas como las carreteras terrestres. Esas rutas tienen nombre: se llaman aerovías.

Y aunque no sean visibles desde la ventanilla, cada avión que ves cruzando el cielo sigue una trayectoria concreta, a una altitud asignada y en un sentido determinado, como si se tratara de un carril delimitado por señales invisibles. Las aerovías no son caprichosas.

Están diseñadas por criterios de eficiencia, seguridad y gestión del espacio aéreo. Algunas siguen trayectorias históricas que nacieron en la aviación militar, otras se adaptan a la geografía o a la infraestructura de control radar, y muchas han evolucionado con la aparición de nuevas tecnologías de navegación.

Lo que tienen en común es que no pueden usarse libremente. Cada vuelo debe obtener permiso para utilizar

una aerovía concreta en un horario específico, y coordinar su entrada y salida en función del tráfico.

Además de las rutas horizontales, el cielo también está dividido en niveles verticales, llamados FL (Flight Levels). Cada uno corresponde a una altitud concreta medida en cientos de pies.

Por ejemplo, el nivel de vuelo FL350 indica que el avión vuela a 35.000 pies de altitud. Para garantizar la separación entre aeronaves, los aviones que vuelan en dirección este utilizan normalmente niveles impares (FL310, FL330, FL350), mientras que los que vuelan hacia el oeste lo hacen en niveles pares (FL320, FL340, FL360). Este sistema de “capa por dirección” es una de las claves para mantener el orden y evitar conflictos en ruta.

Por si fuera poco, el espacio aéreo se divide también por sectores y jurisdicciones. Cada país gestiona su propio espacio aéreo, y dentro de él, se reparten zonas bajo el control de distintos centros de tráfico aéreo.

En España, por ejemplo, ENAIRE gestiona el espacio desde cinco centros principales: Madrid, Barcelona, Sevilla, Palma y Canarias.

Cada uno se encarga de monitorizar, guiar y autorizar los movimientos en

su zona, transfiriendo el control de un avión a otro centro a medida que este avanza.

En altitudes más bajas, próximas a los aeropuertos, entra en juego el llamado espacio aéreo inferior, donde el tráfico se intensifica y la separación entre aeronaves se reduce.

Aquí es donde las maniobras de aproximación, salida y circuito de espera requieren una coordinación aún más precisa. En muchos casos, los aviones deben mantener patrones de vuelo circulares —las famosas “esperas”— hasta que se les asigna una ventana segura para aterrizar.

Tampoco podemos olvidar las zonas restringidas o militares, que condicionan las rutas comerciales en determinadas regiones.

Hay áreas del cielo que no se pueden sobrevolar por seguridad nacional, por operaciones militares o por eventos especiales.

Y cada desvío para esquivar estas zonas genera modificaciones en el plan de vuelo, en el consumo de combustible y, a menudo, en la puntualidad.

Toda esta arquitectura aérea —compuesta por rutas, niveles, sectores, zonas y restricciones— está en constante



revisión. Nuevas tecnologías como el Free Route Airspace permiten a algunos vuelos optimizar su trayectoria en tiempo real, eligiendo la ruta más directa posible dentro de ciertos márgenes. Pero esta flexibilidad todavía no es total, ni está disponible en todos los espacios aéreos.

Lo que sí está claro es que el cielo, aunque parezca ilimitado, está gestionado con reglas tan estrictas como las que rigen el tráfico en una gran ciudad. Cambian los vehículos, cambian las dimensiones, pero el principio es el mismo: sin orden, no hay seguridad. Y en aviación, la seguridad es siempre la prioridad absoluta.

Cuando todo el mundo quiere volar a la vez

Aunque el cielo está segmentado en rutas y niveles, y los aviones no pueden volar por donde quieran, hay algo que complica aún más la gestión del tráfico aéreo: la concentración de vuelos en franjas horarias muy específicas. Porque, al igual que ocurre en las grandes ciudades en hora punta, todo el mundo quiere despegar y aterrizar más o menos a la misma hora.

La presión sobre el sistema no es constante a lo largo del día. Existen picos de tráfico muy marcados —las llamadas “horas punta aéreas”— que se concentran en franjas matutinas (entre las 7 y las 10 de la mañana) y vespertinas

(de 17 a 20 horas), especialmente de lunes a viernes. Son momentos en los que se cruzan los vuelos de negocio, los enlaces internacionales y las operaciones de aerolíneas low-cost que aprovechan al máximo cada aparato con rotaciones ajustadas al milímetro.

A esa demanda natural se le suma el comportamiento estacional. En temporada alta, los aeropuertos turísticos multiplican su operativa, y es habitual que los vuelos procedentes de distintos orígenes coincidan en los mismos tramos horarios.

Por ejemplo, durante julio y agosto, el aeropuerto de Palma de Mallorca puede gestionar más de 900 movimientos en un solo día, y buena parte de ellos se concentra en franjas de tres o cuatro horas. No es que falten pistas o personal, sino que el sistema alcanza su capacidad máxima estructural.

Aquí entra en juego el concepto de slot, una ventana horaria que determina cuándo un avión puede despegar o aterrizar en un aeropuerto concreto.

Estos slots se reparten por normativa internacional y son gestionados por coordinadores independientes en cada país. No basta con que una aerolínea quiera programar un vuelo: tiene que tener un slot asignado para ese horario y ese aeropuerto. Si no lo consigue, debe modificar el horario previsto o incluso cambiar de aeropuerto alternativo.

La congestión aérea no se produce únicamente en el aire, sino también en tierra. Cuando muchos vuelos coinciden en la pista de salida, se generan demoras en cadena. El avión puede estar listo para despegar, pero si no tiene hueco en la secuencia de salida o si el aeropuerto de destino está saturado, no puede moverse. A veces esto se traduce en demoras de minutos; otras, en retrasos de horas.

Uno de los efectos colaterales más habituales de esta saturación es el “ATC delay” (Air Traffic Control delay), que figura como causa oficial de muchos retrasos que el pasajero no logra comprender. “El avión estaba allí, el tiempo era bueno, ¿por qué no salíamos?”.

La respuesta, muchas veces, está a cientos de kilómetros: un centro de control congestionado, una ruta aérea bloqueada o un aeropuerto de destino con exceso de tráfico pueden impedir el movimiento de aeronaves incluso cuando todo parece en calma en el aeropuerto de origen.

Las aerolíneas intentan ajustar sus programaciones para evitar los cuellos de botella, pero no siempre lo consiguen.

El resultado es que hay momentos del día en que el cielo está saturado, igual que una autopista al salir de una gran ciudad. La diferencia es que aquí no hay claxon, ni frenazos, ni atascos visibles.



Solo una secuencia precisa, gestionada por controladores, que trata de mantener el orden en un entorno donde cada minuto cuenta.

Y esa presión, que ya es alta en condiciones normales, se dispara cuando hay fenómenos adversos: tormentas, cierres temporales de espacio aéreo, ejercicios militares o huelgas. Todo lo que interrumpe la cadena de flujo tiene efecto dominó en rutas, horarios y pasajeros. Volar en hora punta, hoy más que nunca, es una batalla de precisión logística que empieza mucho antes de que el avión encienda motores.

Lo que no ves en la ventanilla: el trabajo invisible de los controladores

Desde el asiento 18A, todo parece fluir con una calma mecánica. El avión se mueve, despega, se estabiliza y, tras unas horas de vuelo tranquilo, aterriza en el destino previsto.

Nadie ve lo que ocurre fuera del fuselaje, ni mucho menos lo que pasa en tierra.

Pero cada uno de esos movimientos está supervisado, autorizado y acompañado por un equipo que no aparece en la tarjeta de embarque: los controladores aéreos.

Su trabajo comienza mucho antes de que el avión ruede por la pista. A través de complejos sistemas de planificación y predicción, los controladores organizan

el tráfico que cruzará su espacio en franjas horarias concretas.

Evalúan las condiciones meteorológicas, las rutas disponibles, las capacidades del aeropuerto, y en base a eso autorizan despegues, definen trayectorias y ajustan niveles de vuelo.

Aunque cada avión tiene un plan de ruta previamente aprobado, la realidad en el aire cambia constantemente, y son ellos quienes adaptan el mapa a las condiciones del momento.

Uno de sus principales cometidos es garantizar la separación mínima entre aeronaves, tanto horizontal como vertical. En crucero, por ejemplo, dos aviones que vuelan en la misma dirección deben mantener una distancia mínima de unos 9 kilómetros y al menos 300 metros de altitud de diferencia.

Esta separación no solo se aplica a vuelos que van delante o detrás, sino también a aquellos que cruzan su trayectoria, que descienden o que giran.

Y cuando hay decenas de vuelos en un mismo sector, esa coreografía invisible se convierte en una partida de ajedrez de altísima tensión.

Lo extraordinario es que todo este proceso ocurre en tiempo real. Los controladores se comunican por radio con los pilotos, coordinan con centros de control adyacentes, ajustan velocidades y rumbos, y reaccionan

ante cualquier imprevisto. Si un avión reporta turbulencias, puede ordenarse un cambio de nivel.

Si hay congestión en destino, se modifican los patrones de aproximación. Si se produce una desviación meteorológica, se rediseña la ruta al vuelo. Todo eso ocurre mientras tú decides si pedir té o café.

Además, cada centro de control se organiza en sectores, y cada sector tiene un equipo a cargo de un área específica del cielo. A medida que un avión avanza, va siendo transferido de un controlador a otro, en una secuencia coordinada que no puede fallar ni medio segundo.

Cada relevo de comunicación debe ser claro, confirmado y ejecutado. No hay espacio para la duda, la ambigüedad o la improvisación.

También es importante destacar el impacto psicológico del trabajo de control aéreo. Se trata de una profesión con altísimos niveles de exigencia mental y emocional.

La concentración debe ser sostenida durante horas, el estrés es constante, y el margen de error es cero.

Los controladores no solo gestionan aviones: gestionan tiempos, conflictos, cambios, urgencias y, a veces, decisiones de vida o muerte, todo al mismo tiempo. Por ello, su formación es larga, exigente y altamente especializada.

Y, sin embargo, cuando un avión aterriza sin novedad, nadie piensa en ellos. No hay aplausos, no hay agradecimientos, no hay nombres.

Su trabajo se da por hecho, como si el tráfico aéreo se regulara solo.

Pero lo cierto es que cada minuto de vuelo ha sido vigilado, acompañado y protegido por al menos una docena de profesionales en tierra que, en silencio, garantizan que esa coreografía de metal y velocidad llegue a buen puerto.

Si alguna vez miras por la ventanilla y no ves otro avión, no creas que estás solo. Estás exactamente donde debes estar, volando al ritmo exacto que alguien, en una sala sin ventanas, ha trazado para ti.

Saturación en aumento: causas y consecuencias

Hablar de saturación aérea no es una exageración mediática ni un argumento de conveniencia por parte de las aerolíneas. Es una realidad operativa que se ha intensificado de forma sostenida en los últimos años. Si el espacio aéreo europeo —y el español en particular— da señales de estar al límite, es porque las cifras y las circunstancias lo avalan.

La primera gran causa es el crecimiento sostenido del tráfico aéreo comercial, especialmente tras la recuperación post-pandemia. Lo que parecía una caída estructural en 2020 se ha revertido con una fuerza inusitada.

En pocos años, hemos regresado a cifras de vuelos similares (y en algunos casos superiores) a las de 2019, pero con un matiz importante: la concentración es mayor, y los márgenes de maniobra más estrechos.

Esto se debe, en parte, a la proliferación de aerolíneas low-cost y a su modelo de explotación intensiva de flota. Estas compañías operan con rotaciones muy ajustadas, múltiples tramos diarios por aparato y horarios diseñados al milímetro para maximizar ocupación y rentabilidad.

Eso significa más vuelos diarios, más tráfico en los mismos horarios y menos margen de absorción ante cualquier imprevisto. Si una rotación se retrasa, todas las siguientes también lo harán, generando un efecto dominó que se



traslada de aeropuerto en aeropuerto.

En segundo lugar, el boom del turismo en destinos como España ha contribuido a que ciertos aeropuertos —como Málaga, Alicante o Palma— registren niveles de tráfico que superan su capacidad óptima.

Aunque cuenten con pistas suficientes y terminales amplias, el verdadero cuello de botella suele estar en el aire: aproximaciones saturadas, controladores con carga máxima y rutas de entrada colapsadas. Esto genera esperas, desvíos y, en última instancia, molestias para el pasajero.

También hay que tener en cuenta los límites estructurales del sistema de navegación aérea.

Aunque se han hecho avances notables en digitalización y eficiencia, muchos centros de control aún operan con sistemas que necesitan renovación o refuerzo.

La formación de nuevos controladores es lenta y rigurosa, lo que dificulta ampliar plantillas al ritmo que crece la demanda. Y no todos los países europeos tienen el mismo nivel de inversión o cobertura en infraestructura aérea, lo que provoca desequilibrios entre zonas.

Por si fuera poco, la saturación no afecta solo a lo visible. También tiene consecuencias medioambientales.

Cuando un avión no puede seguir su ruta directa y debe entrar en un patrón de espera o desviarse, consume más combustible, emite más CO₂ y genera costes operativos adicionales. Esto va en contra de los objetivos de sostenibilidad

que la industria y las instituciones europeas promueven activamente.

De hecho, según estimaciones de Eurocontrol, los retrasos provocados por saturación aérea generaron en 2023 más de 5 millones de minutos de vuelo extra solo en Europa.

Las consecuencias para las aerolíneas son evidentes: costes operativos más altos, reputación afectada, penalizaciones por retrasos y pérdida de confianza del cliente.

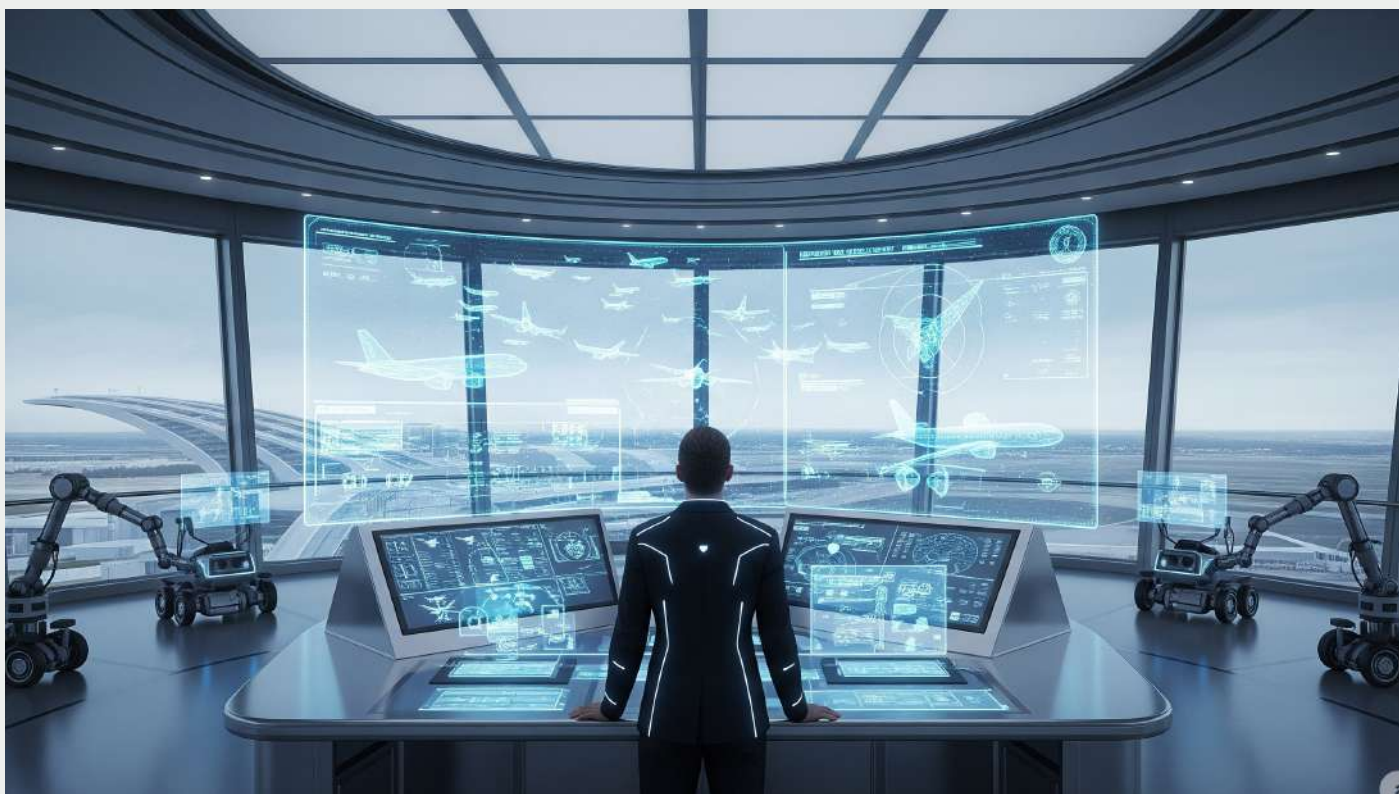
Pero para el pasajero, el impacto también es directo: vuelos retrasados, conexiones perdidas, cambios de aeropuerto, colas interminables y una sensación de caos que muchas veces no se explica con claridad.

Lo más preocupante es que, si no se toman medidas estructurales, esta saturación solo puede ir a más. La demanda de vuelos no va a disminuir.

La expansión del comercio internacional, el turismo global, los viajes corporativos y el crecimiento de la clase media en regiones emergentes apuntan a un incremento sostenido del tráfico aéreo en las próximas décadas.

Y si el cielo no se reorganiza, pronto no habrá suficientes rutas, ni controladores, ni margen para absorber todo ese volumen.

Por tanto, la saturación no es un problema del presente. Es el gran desafío del futuro inmediato. Y lo que hoy parece un retraso anecdótico, mañana puede convertirse en una limitación estructural si no se actúa a tiempo.



¿Cómo se soluciona esto? Innovaciones y apuestas de futuro

Frente a la evidencia de que el cielo europeo está saturado, la industria aeronáutica y las instituciones han comenzado a desplegar soluciones estructurales.

El reto es complejo: se trata de ganar capacidad sin perder seguridad, y de aumentar la eficiencia sin saturar aún más al personal ni comprometer la sostenibilidad. No se trata simplemente de abrir nuevas rutas, sino de rediseñar todo el sistema que regula cómo se vuela.

Una de las iniciativas más ambiciosas en este sentido es SESAR (Single European Sky ATM Research), un proyecto coordinado por Eurocontrol y la Unión Europea que busca modernizar el sistema de gestión del tráfico aéreo en Europa. Su objetivo principal es crear un "cielo único" en el que las rutas ya no estén fragmentadas por fronteras estatales, sino que se optimicen a nivel continental. Esto permitiría vuelos más directos, reducción de tiempos, menor consumo de combustible y una coordinación más fluida entre países.

Gracias a SESAR, se están implementando nuevas tecnologías de vigilancia como el ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast), que permite a los controladores seguir a los

aviones con mayor precisión mediante señales GPS.

Este sistema, más preciso que los radares tradicionales, ya está operativo en muchas zonas y se está expandiendo rápidamente. Con él, se puede reducir la separación mínima entre aeronaves sin comprometer la seguridad, lo que aumenta la capacidad del espacio aéreo.

Otro avance clave es la integración de sistemas de inteligencia artificial y automatización predictiva. Los centros de control están comenzando a utilizar algoritmos capaces de anticipar conflictos de tráfico con antelación y sugerir ajustes en las rutas antes de que se produzca un cuello de botella.

Estas herramientas, aunque todavía requieren supervisión humana, están mejorando la eficiencia y permitiendo una toma de decisiones más ágil.

En paralelo, se está apostando por el concepto de Free Route Airspace (FRA), que permite a los aviones elegir rutas más directas entre dos puntos, en lugar de seguir estrictamente las aerovías tradicionales.

España, junto con otros países europeos, ha empezado a implementar este modelo en varias zonas de su espacio aéreo, lo que ha reducido significativamente la longitud de las rutas y el número de desvíos

innecesarios. No todos los vuelos pueden beneficiarse aún de esta flexibilidad, pero el camino está trazado.

La innovación también se extiende al ámbito de los drones y aeronaves no tripuladas. La iniciativa U-space, desarrollada por EASA y Eurocontrol, busca crear corredores específicos para este tipo de tráfico, evitando que interfieran con la aviación comercial.

Esto es crucial de cara al futuro, ya que se prevé un crecimiento exponencial en el número de vuelos de drones para logística, vigilancia, transporte y usos civiles.

Por supuesto, todas estas soluciones requieren inversión, voluntad política y coordinación entre países. No basta con que un Estado modernice su sistema si los vecinos no hacen lo mismo. El cielo no entiende de fronteras administrativas: la eficiencia aérea solo se logra cuando el conjunto funciona como una red.

En resumen, la solución al problema de la saturación aérea no vendrá de una única medida milagrosa, sino de la combinación de tecnología, cooperación institucional y rediseño estratégico.

Es un proceso lento, pero ya está en marcha. Y cuanto más se invierta en ello hoy, menos se lamentarán los retrasos del mañana.



El pasajero como parte del engranaje. Durante años, el pasajero ha sido una figura pasiva en el universo de la aviación.

Se compra un billete, se presenta en el aeropuerto, se sube al avión y espera que todo funcione. Si hay retrasos, se frustra.

Si hay cambios, se queja. Si todo va bien, lo da por hecho. Pero en este contexto de saturación aérea y adaptación constante, el pasajero ya no puede ser simplemente un espectador. También forma parte del engranaje.

Entender que el cielo no es ilimitado, que los retrasos muchas veces no dependen de la aerolínea ni del aeropuerto, y que detrás de cada decisión operativa hay una cadena compleja de seguridad, es clave para reformular la experiencia de vuelo.

No se trata de culpar al viajero, sino de invitarlo a ser consciente del sistema en el que participa.

Cada vez que un pasajero ignora una instrucción, retrasa un embarque o lleva objetos prohibidos en su equipaje, está añadiendo tensión a una maquinaria

que ya trabaja al límite. Y cada vez que acepta con comprensión una modificación razonada, colabora — aunque no lo sepa — con la eficiencia del sistema. En un espacio aéreo saturado, la fluidez no depende solo de los controladores o del software predictivo: también se construye desde la actitud colectiva de quienes lo ocupan.

También es útil que el pasajero entienda que no todo retraso es una negligencia. A veces, el avión está listo pero el slot de despegue asignado ha sido retrasado por congestión en ruta.

O el aeropuerto de destino ha entrado en una franja crítica. O una zona militar ha cerrado temporalmente una aerovía, obligando a rediseñar el plan de vuelo.

Cada una de esas decisiones tiene detrás un criterio de seguridad. Y aunque eso no consuela a quien pierde una conexión, ayuda a asumir que volar — por más que se haya vuelto cotidiano — sigue siendo una operación de alta precisión.

En última instancia, también hay un mensaje para los profesionales del sector.

Desde agentes de viajes hasta responsables de atención al cliente, pasando por periodistas, influencers o responsables de comunicación de aerolíneas: cuanto mejor se explique al viajero el porqué de las cosas, menos se resentirá la experiencia del cliente.

Y, con ello, se reducirá el impacto emocional de las incidencias operativas.

Porque si algo ha quedado claro a lo largo de este artículo es que volar, hoy más que nunca, es una obra coral. Y aunque los controladores, los ingenieros y los pilotos sostienen los hilos técnicos, el pasajero no es ajeno a la ecuación. Es parte del sistema. De su presión... pero también de su solución.

Entender cómo funciona el cielo —ese espacio tan ordenado como invisible— no solo ayuda a apreciar la complejidad de cada vuelo, sino también a volar mejor. Más informados.

Más conscientes. Y, quizás, más agradecidos con quienes hacen posible que despegar y aterrizar siga siendo una rutina... aunque el cielo esté al límite.



ceav

Confederación Española
de Agencias de Viajes



EN COLABORACIÓN CON

 RECLAMATRAVEL